

DZIENNIK URZĘDOWY

KOMENDY GŁÓWNEJ PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ

WARSZAWA, dnia 18 listopada 1993 r. **Nr 3—4*** **Poz. 1—3**

Indeks 356131 **Cena 50.000.–**
ISSN 1230-7009

TREŚĆ: str.

ZARZĄDZENIA KOMENDANTA GŁÓWNEGO PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ:

1

ZARZĄDZENIE NR 7
KOMENDANTA GŁÓWNEGO PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
z dnia 11 października 1993 r.

w sprawie powołania, zakresu i trybu działania Kolegium Dowódców przy Komendancie Głównym Państwowej Straży Pożarnej

Na podstawie § 3 statutu Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 55 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 22 maja 1992 r. w sprawie nadania statutu Komendzie Głównej Państwowej Straży Pożarnej, zmienionego zarządzeniem Nr 99 z dnia 5 listopada 1992 r. i zarządzeniem Nr 91 z dnia 4 czerwca 1993 r. zarządza się, co następuje:

§ 1

1. Powołuje się Kolegium Dowódców przy Komendancie Głównym Państwowej Straży Pożarnej o charakterze stałym, zwane dalej „Kolegium".
2. Kolegium jest organem opiniodawczo-doradczym Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, zwanego dalej „Komendantem Głównym", w zakresie funkcjonowania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz w sprawach organizacyjnych, operacyjnych, szkoleniowych i technicznych jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej.
3. Kolegium:
1) rozpatruje projekty aktów normatywnych w sprawach, o których mowa w ust. 2,
2) analizuje funkcjonowanie jednostek ochrony przeciwpożarowej wchodzących w skład krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz przedstawia wnioski w tym zakresie,
3) przedstawia wnioski dotyczące efektywności szkolenia i doskonalenia zawodowego,
4) analizuje potrzeby technicznego wyposażenia jednostek, o których mowa w pkt. 2,
5) opiniuje projekty regulaminów działań ratowniczych oraz inicjuje nowe rozwiązania w zakresie sprawności operacyjnej jednostek, o których mowa w pkt. 2,
6) dokonuje oceny działań ratowniczo-gaśniczych,
7) inicjuje wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych, wyposażenia osobistego i bezpieczeństwa działań ratowniczych.

§ 2

W celu realizacji zadań Kolegium może zwracać się do dyrektorów biur Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej o udzielenie stosownej pomocy.

§ 3

1. Kolegium składa się z przewodniczącego, sekretarza i członków.

2. Przewodniczącego i sekretarza Kolegium powołuje i odwołuje Komendant Główny spośród członków Kolegium.

§ 4

Przewodniczący Kolegium:
1) kieruje pracami Kolegium,
2) przedstawia Komendantowi Głównemu stanowiska, opinie i wnioski Kolegium.

§ 5

Sekretarz Kolegium:
1) organizuje prace Kolegium,
2) opracowuje protokóły posiedzeń,
3) prowadzi dokumentację spraw objętych pracami Kolegium i współdziała z Dyrektorem Biura Organizacji i Nadzoru w celu skoordynowania pracy Kolegium z innymi organami opiniodawczo-doradczymi, działającymi przy Komendancie Głównym.

§ 6

W posiedzeniach Kolegium uczestniczą dyrektorzy biur Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej będący wnioskodawcami rozpatrywanych spraw oraz pozostali dyrektorzy biur, zaproszeni przez przewodniczącego Kolegium.

§ 7

1. Kadencja Kolegium trwa 1 rok.
2. Komendanci wojewódzcy Państwowej Straży Pożarnej i Dyrektor Krajowego Centrum Koordynacji Ratownictwa Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej mogą przedstawiać Komendantowi Głównemu kandydatów do składu Kolegium.

§ 8

Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej zapewnia obsługę organizacyjną oraz udziela pomocy technicznej niezbędnej do sprawnego przebiegu prac Kolegium.

§ 9

Kolegium obraduje na sesjach według ustalonego harmonogramu nie rzadziej niż raz w kwartale. Z obrad sporządza się protokół. Ustalenia Kolegium po akceptacji Komendanta Głównego przekazywane są do wiadomości jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej.

§ 10

Imienny skład Kolegium zawiera załącznik do zarządzenia.

§ 11

Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia podpisania.

Komendant Główny
nadbryg. Feliks Dela

Załącznik do zarządzenia Nr 7
Komendanta Głównego
Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 11 października 1993 r.

Imienny skład Kolegium Dowódców przy Komendancie Głównym Państwowej Straży Pożarnej

1) asp. Krzysztof ADZINKIEWICZ,
2) mł. kpt. Andrzej BORAŃSKI,
3) asp. Andrzej BYLER,
4) st. ogn. Krzysztof CHADE,
5) st. asp. Bogdan DZIEWANOWSKI,
6) st. kpt. Zdzisław GELBERT,
7) kpt. Wojciech GROCHMAL,
8) kpt. Maciej HALOTA,
9) st. asp. Bernard HOFMAN,
10) st. asp. Jacek KĘDZIERSKI,
11) st. bryg. Michał KURZĄTKOWSKI,
12) st. kpt. Sławomir MICHALCZUK,
13) mł. kpt. Florian PELCZAR,
14) bryg. Karol PIEŚNIAK,
15) mł. kpt. Marcin POŻAROWSKI,
16) st. kpt. Marian SOCHACKI,
17) st. kpt. Stanisław WINCENCIAK,

2

ZARZĄDZENIE NR 8
KOMENDANTA GŁÓWNEGO PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ

z dnia 21 października 1993 r.

w sprawie norm eksploatacyjnych oraz zasad wydawania i rozliczania zużycia paliw ciekłych przez pojazdy i urządzenia eksploatowane w jednostkach organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej

Na podstawie § 28 zarządzenia Nr 76 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 1991 r. w sprawie gospodarki transportowej w resorcie spraw wewnętrznych zmienionego zarządzeniami Nr 87 z dnia 10 września 1991 r., Nr 76 z dnia 23 lipca 1992 r., Nr 108 z dnia 5 grudnia 1992 r., Nr 3 z dnia 5 stycznia 1993 r. i Nr 107 z dnia 6 sierpnia 1993 r. zarządza się, co następuje:

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

§ 1

1. Przepisy zarządzenia dotyczą:

1) wszystkich rodzajów pojazdów i urządzeń z silnikiem napędzanym paliwem ciekłym, eksploatowanych w jednostkach organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej,
2) paliw ciekłych, olejów smarowych i smarów (MPiS) do silników i zespołów napędowych pojazdów i urządzeń wymienionych w ust. 1.

2. Gospodarkę materiałami pędnymi i smarami należy prowadzić racjonalnie i oszczędnie, z uwzględnieniem norm zużycia i ubytków naturalnych oraz zasad magazynowania.

3. Do pojazdów i urządzeń należy stosować rodzaj paliwa oraz rodzaje smarów według zaleceń producenta pojazdu (urządzenia) lub ich zamienniki określone w instrukcji obsługi lub przez właściwy merytorycznie instytut naukowy.

ROZDZIAŁ 2

Normy eksploatacyjne zużycia paliwa

§ 2

1. Ustala się następujące normy zużycia paliw ciekłych:

1) eksploatacyjną dla przebiegu pojazdu samochodowego w ruchu:
   a) pozamiejskim — określoną w tabeli I załącznika nr 1 do zarządzenia,
   b) miejskim — oznaczoną wyrazem „miejska" w kolumnie 2—3 tabeli, o której mowa wyżej — jeżeli różnicy w ilości zużywanego w tych warunkach paliwa nie można rozliczyć „dodatkiem miejskim",
2) eksploatacyjną dla przebiegu innych pojazdów silnikowych w warunkach pracy według ich przeznaczenia, pracy urządzeń zainstalowanych na pojazdach oraz pracy urządzeń stanowiących samodzielną jednostkę silnikową — określoną w tabeli II załącznika nr 1 do zarządzenia,
3) tymczasową — dla pojazdów i urządzeń na okres od nabycia do ustalenia normy eksploatacyjnej — określoną w tabeli III załącznika nr 1 do zarządzenia lub ustaloną przez komendanta wojewódzkiego Pastwowej Straży Pożarnej, za zgodą Dyrektora Biura Kwatermistrzowskiego Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, jeżeli ustalone wskaźniki normy tymczasowej nie mogą być zastosowane.

2. Ustaloną dla przebiegu normę:

1) obniża się o 30% w przypadku jazdy ciągnika siodłowego bez naczepy,
2) koryguje się niżej wymienionymi dodatkami w następujących wypadkach:
   a) jazdy alarmowej w związku z akcją ratowniczą lub fałszywym alarmem — dodatkiem „alarmowym" (o symbolu „A") — do 8%, licząc przebieg pojazdu w obie strony i na terenie akcji ratowniczej,
   b) udziału jazd w ruchu miejskim — dodatkiem „miejskim" (o symbolu „M"): w miastach powyżej 300 tys. mieszkańców — do 15%, od 50 tys. do 300 tys. do 10%, do 50 tys. mieszkańców — do 5%. W przypadku jazd międzywojewódzkich, dodatek miejski może być zastosowany dla przebiegu w warunkach miejskich powyżej 10% łącznego przebiegu pojazdu w tym przejeździe (w obu kierunkach) — nie dotyczy to normy drogowej dla jazd międzywojewódzkich,
   c) w okresie docierania silnika — dodatkiem „na docieranie" (o symbolu „D") — do 5%,
   d) ciągnięcia przyczepy — dodatkiem „holowniczym" (o symbolu „H"), na każdą tonę rzeczywistej masy całkowitej przyczepy:
      — do 4,5% dla pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym,
      — do 2,5% dla pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym,
      z wyjątkiem naczep,
   e) używania pojazdu w utrudnionych warunkach pracy w okresie zimowym (od 1 listopada do 31 marca) — dodatkiem „zimowym" (o symbolu „Z") — do 10%,
   f) jazdy po drogach gruntowych, błotnistych i bezdrożach — dodatkiem „terenowym" (o symbolu „T"):
      — do 50% dla pojazdów użytych do akcji gaszenia pożaru lasu, suchych traw, torfowisk, zboża na pniu, ściernisk oraz stodół, stert i stogów zlokalizowanych na polach, akcji ratowniczej na terenach objętych powodzią, akcji ratowniczej w związku z katastrofą kolejową lub lotniczą oraz likwidacji skutków katastrofy ekologicznej na rzekach i akwenach wodnych, jeżeli jazda odbywa się po bezdrożach,
      — do 10% w pozostałych przypadkach,
   g) użytkowania pojazdu na drogach leżących powyżej 600 m n.p.m.:
      — dodatkiem „górskim" (o symbolu „G"),
      — do 5% dla pojazdów na podwoziach samochodów osobowych i osobowo-terenowych,
      — do 15% dla pozostałych pojazdów,
   h) jazdy na krótkie odległości, gdy odległość pomiędzy kolejnymi punktami zatrzymania związanymi z pracą pojazdu (załadunek, wyładunek itp.) — dodatkiem „odległościowo-załadunkowym" (o symbolu „Oz") — nie

przekracza jednego kilometra — do 20%, a dla pojazdów samowyładowawczych do 30%; dwóch kilometrów — do 10%, a dla pojazdów samowyładowawczych do 15%,

i) używania pojazdu do szkolenia — dodatkiem „szkoleniowym" (o symbolu „S") — do 5%, jeżeli pojazd jest używany do szkolenia kierowców lub doskonalenia kierowców w zakresie techniki i taktyki jazdy.

3. Przy jednoczesnym występowaniu warunków określonych dla dodatków: terenowego, górskiego i odległościowego (T, G, O) suma dodatków nie może być wyższa niż 40%, a dla pojazdu samowyładowawczego 50%.

4. Dopuszczalną zbieżność dodatków określa załącznik nr 2 do zarządzenia.

§ 3

1. Dla pojazdów i urządzeń pozostających w gotowości operacyjnej i wymagających kontroli sprawności technicznej, z zastrzeżeniem ust. 2, można doliczać na wykonany rozruch silnika odnotowany w okresowej karcie pracy pojazdu ilość paliwa w wysokości do 3%. normy stosowanej oraz dla urządzeń określoną w poz . 15 L.p. tabeli II załącznika nr 1 do zarządzenia.

2. Ilość rozruchów silnika z uwagi na dynamiczne jego niszczenie oraz bezefektywne zużywanie paliwa należy ograniczyć do niezbędnego minimum (w zasadzie stosować tylko do uzupełnienia ciśnienia powietrza w pneumatycznym układzie hamulcowym) i w związku z tym rozruch silnika należy wykonywać z należytą ostrożnością. Rozruch kontrolny silnika można stosować:

1) w wypadku samochodu osobowo-operacyjnego, operacyjnego i sanitarnego — jeżeli do godziny 21 pojazd nie był używany,
2) w wypadku utrzymania stanu cieplnego za pomocą elektrycznego urządzenia grzewczego układu chłodzenia lub olejenia i gdy pneumatyczny układ hamulcowy samochodu jest zasilany w sprężone powietrze z instalacji zewnętrznej:
   a) co 3 doby — silnika o zapłonie iskrowym,
   b) co 6 dób — silnika o zapłonie samoczynnym,
   — jeżeli w tym okresie silnik nie był uruchamiany w innym celu.

ROZDZIAŁ 3

Wskaźniki zużycia olejów i smarów

§ 4

1. Całkowite dopuszczalne zużycie oleju silnikowego, potrzebnego do bieżącego uzupełniania ubytków w silniku, nie powinno przekraczać objętościowo:

— 0,9% zużycia paliwa dla silników o zapłonie iskrowym,
— 1,8% zużycia paliwa dla silników o zapłonie samoczynnym.

2. Okresowe wymiany oleju należy wykonywać:

1) według wskazań producenta pojazdu (urządzenia),
2) według wskazań producenta oleju, jeżeli pojazd nie osiągnie normy przebiegu kilometrów a urządzenie normy godzin pracy ustalonej przez producenta,
   a oleju silnikowego z uwzględnieniem pracy silnika w związku z napędem urządzeń specjalnych zainstalowanych na pojeździe.

3. Olej przekładniowy, hydrauliczny i smary należy stosować według potrzeb i instrukcji fabrycznych. Przy małych przebiegach wymiany oleju przekładniowego należy dokonywać nie rzadziej niż co 5 lat.

4. Użytkownicy pojazdów i urządzeń zobowiązani są zbierać zużyte oleje smarowe oraz hydrauliczne a następnie okresowo odsprzedawać je instytucjom zajmującym się skupem olejów przepracowanych, jeżeli punkty skupu (odbioru) istnieją w odległości zapewniającej racjonalność przedsięwzięcia (koszt przewozu $<=$ dochodowi za odsprzedane oleje).

5. Olej silnikowy zużyty przez silniki czterosuwowe powinien być zwrócony w wysokości co najmniej 30% w stosunku do ilości nabywanego oleju silnikowego świeżego.

6. Zużyte oleje powinny być zbierane do odpowiednich pojemników i chronione przed zanieczyszczeniem. Do zużytych olejów smarowych nie należy dolewać innych produktów naftowych.

ROZDZIAŁ 4

Zasady ustalania norm eksploatacyjnych

§ 5

1. Normę eksploatacyjną dla rodzaju, marki i typu pojazdu lub urządzenia, z uwzględnieniem typu-modelu-odmiany silnika, średnicy kół napędowych, ilości osi oraz stopnia przełożenia przekładni głównej, ustala się na podstawie:

1) normy określonej odrębnymi przepisami,
2) wyniku badania zużycia paliwa przez właściwą merytorycznie jednostkę naukowo-badawczą,
3) analizy zużycia w innych jednostkach — korygując odpowiednio do specyficznych warunków konstrukcyjnych i eksploatacyjnych sprzętu pożarniczego,
4) badania zużycia paliwa przez pojazd lub urządzenie, przeprowadzonego zgodnie z instrukcją stanowiącą załącznik nr 3 do zarządzenia.

2. Ustaleń, o których mowa w ust. 1 dokonuje Biuro Kwatermistrzowskie . Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej a badania, o których mowa w ust. 1 pkt 4 przeprowadza jednostka użytkująca, pod nadzorem właściwej terenowo komendy wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, na zlecenie Biura Kwatermistrzowskiego Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

3. Badania zużycia paliwa, na odcinku drogi do 20 km, przeprowadza się także w razie zgłoszenia przez kierowcę przekroczenia normy (wystąpienia przepału).

4. Normę eksploatacyjną ustala się z dokładnością:

— do 0,1 dm^3 (litra) na 100 km przebiegu pojazdu, motogodzinę, godzinę pracy silnika, rozruch kontrolny,

— do 0,01 dm^3 (litra) na 1 minutę pracy silnika,

— do 0,5 dm^3 (litra) dla zryczałtowanej ilości paliwa na rozruchy kontrolne.

ROZDZIAŁ 5

Zasady rozliczania zużycia paliwa

§ 6

1. Użytkownicy pojazdów i urządzeń zobowiązani są prowadzić dokładną ewidencję zużycia paliw ciekłych przez poszczególne pojazdy i urządzenia. Wzory dokumentów ustala Główny Kwatermistrz Państwowej Straży Pożarnej.

2. Każda ilość paliwa wydanego osobie uprawnionej i zakupionego na pojazd powinna być odnotowana:

1) w karcie pracy pojazdu wraz z aktualnym stanem licznika, a dla urządzenia w karcie pracy urządzenia wraz z aktualnym stanem licznika motogodzin, jeżeli urządzenie jest w nie wyposażone,

2) w asygnacie rozchodowej, według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do zarządzenia, prowadzonej dla każdej jednostki organizacyjnej pobierającej paliwo w stacji (magazynie), zbilansowanej za okres rozliczeniowy i zatwierdzonej dowodem wydania („magazyn wyda"), według wzoru określonego przepisami finansowymi.

3. Podstawę do rozliczenia zużycia paliwa stanowi właściwy wskaźnik normy eksploatacyjnej z obniżką lub dodatkami określonymi w § 2 ust. 2 i 3 zarządzenia, jeżeli praca pojazdu odpowiadała warunkom określonym dla tych dodatków (obniżek).

4. Rozliczenia ilości zużytego paliwa w okresie rozliczeniowym należy dokonać z dokładnością do:

— 1 litra w stosunku do pojazdów i urządzeń z silnikiem o zapłonie samoczynnym (ZS),

— 0,1 litra w stosunku do pojazdów i urządzeń z silnikiem o zapłonie iskrowym (ZI),

na podstawie:

1) ustalenia ilości zużytego paliwa (przez dodanie do stanu paliwa w zbiorniku z poprzedniego okresu rozliczeniowego ilości paliwa pobranego i kupionego na dany pojazd (urządzenie) i odjęcia od tej sumy ilości paliwa, jaka pozostała w zbiorniku na następny okres rozliczeniowy),

2) porównania ilości zużytego paliwa w okresie rozliczeniowym z ilością przysługującą na podstawie normy eksploatacyjnej dla:

a) pojazdu — na przebyte kliometry i czas pracy silnika w związku z napędem zainstalowanych na tym pojeździe urządzeń specjalnych,

b) urządzenia — czas pracy silnika w związku z napędem funkcjonalnie zintegrowanego z tym silnikiem urządzenia roboczego,

3) ustalenia wyniku ostatecznego i zakwalifikowania jako:

a) oszczędność podlegająca premiowaniu na zasadzie odrębnych przepisów (OPr),

b) zużycie mniejsze niż wynikałoby z zastosowanej normy eksploatacyjnej (ZMn),

c) zużycie większe, niż dopuszczają normy eksploatacyjne wraz z przysługującymi zwiększeniami, ale niezawinione (np. niezawiniona awaria układu paliwowego) — przepał niezawiniony (PNz),

d) zużycie większe, niż przewidują normy eksploatacyjne — przepał zawiniony (PSz), będący szkodą w mieniu jednostki i podlegający naprawieniu na zasadzie odrębnych przepisów.

5. Jeżeli w wyniku porównania okaże się, że urządzenie lub pojazd:

1) zużył równą lub mniejszą ilość paliwa od wynikającej z zastosowania właściwej normy eksploatacyjnej, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 6 — należy rozliczenie zakończyć,

2) zużył w okresie rozliczeniowym większą ilość paliwa od wynikającej z zastosowania właściwej normy eksploatacyjnej — wówczas rozliczający może uwzględnić dodatkowo ilość paliwa określoną dla dodatków, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2 i rozruchów silnika, o których mowa w § 3 ust. 1.

6. Oszczędność rzeczywistą podlegającą premiowaniu na zasadzie odrębnych przepisów ustala się w stosunku do pojazdów, w wyniku porównania ilości zużytego paliwa w okresie rozliczeniowym na przebyte kilometry (z korektą kilometrów wskazanych przez drogomierz wskaźnikiem (k:w) określonym w dowodzie legalizacji-kontroli drogomierza), z uwzględnieniem wyłącznie dodatków: miejskiego (M), holowniczego (H), górskiego (G), oraz pracy silnika na postoju w technicznie uzasadnionym wymiarze czasu pracy podczas wykonywania obsługi technicznej (OT-1, OT-2) i pod warunkiem tankowania pojazdu „do pełnego zbiornika".

7. Wskaźnika korekty drogomierza można nie stosować dla samochodów interwencyjnych, grupy eksploatacyjnej „samochody pożarnicze" (l.p. 20) określonej w załączniku nr 1 do zarządzenia Nr 3 Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 11 marca 1993 r. w sprawie gospodarki transportowej w jednostkach organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej z wyjątkiem egzemplarzy użytych do badania zużycia paliwa w celu określenia normy eksploatacyjnej.

8. Ustalenia stanu paliwa w zbiorniku dokonuje się przez:

1) dopełnienie zbiornika do poziomu jego pojemności znamionowej i przyjęcie tej wartości za stan paliwa w zbiorniku (zasada tankowania do pełnego zbiornika), lub
2) pomiar bezpośredni za pomocą odpowiednio wyskalowanego przymiaru.

9. Ustala się systemowy okres rozliczeniowy na 30 dni z tolerancją (+—) 5 dni, w cyklu miesięcznym. Komendant wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej, może dla jednostek prowadzących wzorowo gospodarkę paliwową ustalić inny okres rozliczeniowy dla urządzeń, lecz nie dłuższy niż trzy miesiące oraz kończący się dnia 28 grudnia każdego roku.

10. Pojazdy i urządzenia, dla których w dniu wejścia w życie zarządzenia nie ustalono normy eksploatacyjnej, lub dla których ze względu na warunki atmosferyczne w okresie od 31 października do 1 kwietnia nie można przeprowadzić badania, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 4 i ustalić normy eksploatacyjnej, rozlicza się stosując normę tymczasową, określoną w tabeli III załącznika nr 1 do zarządzenia lub ustaloną przez komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, jeżeli ustalone wskaźniki normy tymczasowej nie mogą być zastosowane.

§ 7

1. W przypadku niesprawnego licznika kilometrów, użytkowanie pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2, powinno być wstrzymane.

2. Pojazd, którego licznik kilometrów wskutek awarii stał się niesprawny, może być użyty tylko w przypadkach:
1) konieczności wyjazdu do akcji ratowniczej,
2) konieczności dostarczenia do stołówki szkoły pożarniczej, Centrum Naukowo-Badawczego Ochrony Przeciwpożarowej podczas kursu, ośrodka szkolenia i obozu szkoleniowego produktów żywnościowych, których przewóz wymaga użycia pojazdu specjalizowanego,
3) zaopatrzenia podległych jednostek straży pożarnych w paliwo,
4) powrotu do jednostki.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 należy:
1) w okresowej karcie pracy pojazdu, na stronie ewidencji pracy pojazdu, odnotować fakt awarii i licznika kilometrów, podając datę, godzinę i miejsce (miejscowość, odległość od miejscowości, ulicę) powstania (zauważenia) uszkodzenia oraz stan licznika,
2) po przybyciu do jednostki macierzystej (podczas dalekiej podróży — do najbliższej jednostki organizacyjnej Państwowej Straży Pożarnej) zatankować zbiornik paliwa do pełnego,
3) przy następnych wyjazdach wpisywać w rubryce „skąd — dokąd" 1—2 ulice (miejscowości), przez które pojazd przejeżdżał bez sprawnego licznika kilometrów oraz dokładnie określić cel jazdy,
4) po zakończeniu jazdy w danym dniu lub w przypadku zmiany kierowcy, zbiornik paliwa zatankować do pełnego,
5) rozliczyć pracę pojazdu przy niesprawnym liczniku kilometrów oddzielnie, przyjmując przebieg kilometrów według urzędowego wykazu miejscowości (planu miasta) po najkrótszej trasie,
6) w przypadku różnicy będącej przepałem rozliczyć zużycie paliwa pomiędzy poszczególnymi tankowaniami i ustalić okoliczności i przyczynę powstania przepału,
7) uzyskany wynik dodać do rozliczenia pozostałej części okresu rozliczeniowego.

§ 8

Użytkowanie pojazdu przekraczającego normę eksploatacyjną z powodu niewłaściwego stanu technicznego powinno być wstrzymane do czasu przywrócenia właściwego stanu technicznego, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w § 7 ust. 2, jeżeli pomimo czynionych starań brak jest części zamiennych potrzebnych do przywrócenia właściwego stanu technicznego a okres eksploatacji pojazdu nie przekracza normy okresu eksploatacji lub okres ten został przedłużony.

§ 9

Przy rozliczaniu zużycia paliwa można stosować zapisy urządzenia — tachografu oraz urządzenia komputerowe.

ROZDZIAŁ 6

Przepisy końcowe

§ 10

1. Kierownicy jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej zobowiązani są do:
1) zorganizowania racjonalnej gospodarki paliwami, olejami, smarami i płynami eksploatacyjnymi,
2) zapewnienia skutecznego nadzoru oraz organizowania wewnętrznej kontroli (np. tankowanie kontrolne do pełnego zbiornika bezpośrednio po tankowaniu pojazdu przez kierowcę, inwentaryzacja paliwa w zbiornikach pojazdów i urządzeń na dzień np. 31 grudnia) umożliwiającej ujawnienie nadmiernego zużycia lub marnotrawstwa paliwa bezpośrednio po jego powstaniu,
3) zapewnienia rzetelnego i terminowego rozliczania zużycia paliwa oraz likwidacji powstałych szkód (przepałów).

2. Osoby prowadzące sprawy eksploatacji pojazdów i urządzeń, zaopatrywanie pojazdów i urządzeń w paliwo oraz osoby odpowiedzialne za stan techniczny pojazdów i urządzeń zobowiązane są:

1) rzetelnie weryfikować zapisy w okresowych kartach pracy pojazdów oraz urządzeń i rzetelnie rozliczać zużycie paliwa,
2) dokładnie (legalizowanymi przyrządami) wykonywać pomiary ilości wydanego paliwa i stosować zasadę tankowania do pełnego zbiornika na koniec okresu rozliczeniowego w każdym przypadku i przy każdym pobieraniu paliwa, jeżeli istniejące warunki na to pozwalają (dostateczny stan paliwa w stacji, magazynie, zapasie, właściwy rodzaj odmierzaczy itp.),
3) powodować niezwłoczne usuwanie przyczyn przekraczania ustalonych norm zużycia paliw oraz wskaźników zużycia olejów, smarów i płynów eksploatacyjnych,
4) informować kierownictwo jednostki o występujących nieprawidłowościach w gospodarce paliwami, olejami, smarami i płynami eksploatacyjnymi.

§ 11

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Komendant Główny
nadbryg. Feliks Dela

Załącznik nr 1 do zarządzenia Nr 8
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

NORMY ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA POJAZDÓW I URZĄDZEŃ

TABELA I

NORMY ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

L.p.	GRUPA, RODZAJ, TYP POJAZDU	WYRÓŻNIK	Norma zużycia w litrach na:					Wzory dla kolumn 7 i 8
								kol. 7 = kol. 5 : 200;
								kol. 8 = kol. 5 : 100 x 3;

		typ silnika lub inne dane:	100 km przebiegu			1 min pracy silnika na postoju	1 kontrolny rozruch silnika	Podstawa wprowadzenia zmiany normy
			rodzaj paliwa	pojazd o współczynniku wykorzystania ładowności (Wwł)				
				do 70%	pow. 70%			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Samochody osobowe i pochodne:				do:	do:	do:	
	1) Polski Fiat 125P-1500, FSO-1500		B	10,0	11,0	0,05	0,3	
	2) FSO 125p-115DA2 – z silnikiem 115C. 076/52		B B	9,0 10,5	10,0 11,5	0,05 0,05	0,3 0,3	
	3) Polski Fiat 132-1600		B	11,10	–	0,05	–	
	4) Polski Fiat 132P-1800		B	11,50	12,6	0,06	0,3	
	5) Polski Fiat 132P-2000		B	11,70	12,9	0,06	0,3	
	6) Polski Fiat 126P 650E		B	6,0	7,5	0,03	0,2	
	7) Polski Fiat 126P 600 i 650		B	6,20	7,5	0,03	0,2	
	8) GAZ-Wołga (wszystkie typy)	21 i 24	B	12,70	–	0,06	0,4	
	9) GAZ-Niwa 2121-1600		B	12,1	–	0,06	0,4	
	10) Polonez 1,6 SLE		B	9,5	10,5	0,05	0,3	
	11) Polonez 2,0 GLE „CARO"		B	10,0	11,0	0,05	0,3	
	12) Polonez 1,5 LS		B	10,5	11,5	0,05	0,3	
	13) Polonez 1,5 SLE i LE		B	10,0	11,0	0,05	0,3	
	14) Polonez 1,5 C i L		B	10,0	11,0	0,05	0,3	
	15) Polonez 1,5 GLE „CARO"		B	9,5	10,5	0,05	0,3	
	16) Polonez 2000		B	12,5	14,0	0,06	0,4	
	17) Volkswagen Passat: a) norma miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	85 kW (115 KM)	B	11,0 6,0 7,6	13,2 7,6 7,6	0,03	0,2	
	18) Volkswagen Passat: a) norma miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	55 kW (75 KM)	B	10,7 6,0 7,8	12,5 7,8 7,8	0,03	0,2	
	19) Volkswagen Passat: a) norma miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	66 kW (90 KM)	B	10,4 5,8 7,6	12,5 7,6 7,6	0,03	0,2	
	20) Volkswagen Passat: a) norma miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	100 kW (136 KM)	B	12,3 6,3 8,1	14,8 8,1 8,1	0,03	0,2	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	21) Volkswagen Passat a) norma miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	50 kW i 55 kW i 59 kW	0	7,6 4,7 6,5	9,1 6,5 6,5	0,02	0,2	
	22) Volkswagen Vento a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich –drogowa	55 kW 66 kW 85kW	B	10,5 6,0 7,8	12,6 7,8 7,8	0,03	0,2	
	23) Volkswagen Vento a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	47 kW 55 kW	0	7,0 5,0 6,6	8,6 6,6 6,6	0,03	0,2	
	24) Opel Vectra a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	C18NZ i 18SV	B	10,2 5,5 7,1	12,2 7,1 7,1	0,03	0,2	
	25) Opel Vectra a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	C20NE i 20NE	B	10,6 5,6 7,1	12,7 7,1 7,1	0,03	0,2	
	26) Opel Vectra a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	C16NZ i 16SW	B	8,9 5,2 6,8	10,7 6,8 6,8	0,03	0,2	
	27) Opel Vectra a) miejska b) dla jazd wojewódzkich – drogowa c) dla jazd międzywojewódzkich – drogowa	17 D i TC4EE	0	7,1 4,9 6,6	8,5 6,6 6,6	0,03	0,2	
	28)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	Samochody osobowo-terenowe:				do:	do:	do:	
	1) Muscel M-461 (wszystkie typy)		B	17,0	20,0	0,08	0,5	
	2) UAZ 469 (wszystkie typy)		B	17,2	19,8	0,08	0,5	
	3) ARO 243D, 244D		0	11,7	13,5	0,06	0,3	
	4) Gaz 69M i 69AM		B	17,0	19,5	0,08	0,5	
	5) Gaz 46 (amfibia)		B	18,0	20,7	0,09	0,5	
	6) Gaz 69 i 69A		B	16,0	18,4	0,08	0,5	
	7) Tarpan 4011		B	15,0	17,2	0,08	0,4	
	8)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	Samochody ciężarowe dostawcze i pochodne:				do:	do:	do:	
	1) Nysa i Żuk (wszystkie typy)	S-21 M-20	B B	13,5 14,0	15,2 15,9	0,07 0,07	0,4 0,4	
	2) Tarpan S233 i S237	S-21	B	13,0	14,6	0,06	0,4	
	3) Tarpan F233 i F237	115c. 076	B	12,5	14,0	0,06	0,4	
	4) TV (wszystkie typy)		B	19,0	–	0,09	–	
	5) Barkac B-1000		B	10,9	–	0,05	–	
	6) Polski Fiat 125P (pick-up) i FSO 1500 (pick-up)		B	11,2	12,3	0,06	0,3	
	7) Volkswagen Transporter	81 kW 62 kW 45 kW 50 kW 57 kW	B B 0 0 0	15,0 13,5 8,0 9,0 9,5	17,5 15,8 10,0 10,5 11,1	0,08 0,07 0,04 0,04 0,05	0,4 0,4 0,2 0,3 0,3	
	8)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	Samochody ciężarowe i pochodne:				do:	do:	do:	
	1) Robur LD-3000 i LD-3001		0	15,2	17,9	0,08	0,5	
	2) Robur LO-3000 i LO-3001		B	23,5	27,7	0,12	0,5	
	3) a-GAZ 51 (Lublin b-GAZ 63A i B		B B	22,9 26,9	27,0 31,7	0,11 0,13	0,7 0,8	
	4) Star 20 i 21		B	27,7	32,4	0,14	0,8	
	5) Star 25,25L i 26	S 474	B	28,0	33,0	0,14	0,8	
	6) Star W25	S 474	B	28,5	33,6(5)	0,14	0,8	
	7) Star 27, 27L	S 530	0	19,5	23,0	0,10	0,6	
	8) Star W27	S 530	0	20,0	23,6(5)	0,10	0,6	
	9) Star 28 i 38	S 530	0	23,0	27,3	0,12	0,7	
	10) Star W28	S 530	0	24,0	28,1(5)	0,12	0,7	
	11) Star 29 i 39	S 47A	B	32,5	36,0	0,15	0,9	
	12) Star 66 i 660M1	S 47	B	34,0	40,1	0,17	1,0	
	13) Star C25	S 47A	B	31,7	37,4	0,16	0,9	
	14) Star C28	S 530	0	22,8	26,9	0,11	0,7	
	15) Star 200		0	22,8	26,9	0,11	0,7	
	16) Star W29-805		B	30,0	36,0	0,15	0,9	
	17) Star W200 (0,25 l/kiprowanie)		0	24,0	28,0(5)	0,12	0,7	
	18) Star C200		0	26,0	30,7	0,13	0,8	
	19) Star 244, 244RS		0	25,8	30,4	0,13	0,8	
	20) Star 266		0	26,5	31,3	0,13	0,8	
	21) Star W244		0	26,7	31,5(5)	0,13	0,8	
	22) Jelcz 315, 325, 422		0	26,5	31,5	0,13	0,8	
	23) Jelcz 315D, 325D, 415D, 420D, 422D		0	28,0	33,3	0,14	0,9	
	24) Jelcz 3W317 (0,3 l/kipr.)		0	27,8	33,1(5)	0,14	0,8	
	25) Jelcz 316, 326		0	32,6	39,0	0,16	1,0	
	26) Jelcz 326D		0	33,7	40,1	0,17	1,0	
	27) Jelcz 317		0	40,0	47,6	0,2	1,2	
	28) Jelcz 317D, 327D		0	41,6	49,5	0,2	1,2	
	29) Jelcz W640		0	38,5	45,8(5)	0,2	1,2	
	30) Jelcz C 417 K		0	44,0	52,4	0,2	1,3	
	31) KAMAZ 5320		0	32,0	38,1	0,16	1,0	
	32) KAMAZ		0	43,7	52,0	0,2	1,3	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	33) KAMAZ 5511		0	32,0	38,1	0,16	1,0	
	34) KAMAZ 53212		0	31,5	37,2	0,16	0,9	
	35) IFA W50L i W50L/K		0	22,0	26,2	0,1	0,7	
	36) Awia A20		0	11,2	12,5	0,06	0,3	
	37) Awia A30, A31		0	14,4	17,3	0,07	0,4	
	38) Skoda 706RT i 706RTS		0	26,7	31,8	0,13	0,8	
	39) Skoda MTTN		0	36,0	42,8	0,18	1,1	
	40) Skoda MT4, MTV5		0	29,0	34,5	0,14	0,9	
	41) Skoda MTS24		0	29,7	35,3	0,15	0,9	
	42) Skoda Liaz 100.04		0	33,9	33,9	0,14	0,8	
	43) Skoda Liaz 100.05		0	34,9	34,9	0,15	0,9	
	44) Tatra 138NT		0	48,2	48,2	0,2	1,2	
	45) Tatra 138S1 i S3		0	37,6	44,7(5)	0,2	1,1	
	46) Tatra 148S1 i S3		0	40,0	47,6(5)	0,2	1,2	
	47) Tatra 148NT		0	44,0	52,4	0,2	1,3	
	48) Tatra 813		0	57,0	66,1	0,3	1,7	
	49) Tatra 815S1 i S3		0	41,0	48,8(5)	0,2	1,2	
	50) Tatra 815NT CAS		0	45,1	52,3	0,2	1,3	
	51) Berliet GBH12 i 260		0	39,0	46,4	0,2	1,2	
	52) Unic-Fiat 27-64 i 27-6		0	39,0	46,4	0,2	1,2	
	53) ZIS 485 (amfibia)		B	50,0	55,0	0,25	1,5	
	54) Magirus, Mercedes GBAPr, ST i GBA (LAF 312/45)		0	24,3	28,0	0,1	0,7	
	55) Magirus SD 30		0	–	26,0	0,1	0,7	
	56) Magirus SD 44		0	–	35,0	0,15	0,9	
	57) Magirus SD 50		0	–	40,9	0,17	1,0	
	58) Volvo GBA		0	31,7	37,4	0,16	0,9	
	59) Roman SDz		0	–	37,2	0,16	0,9	
	60) Unimog ST		0	20,5	23,6	0,1	0,6	
	61) Carpati GBM		0	36,4	41,9	0,18	1,1	
	62) Pływający transporter gąsienicowy (PTG)		0	95–100	po szosie	0,5	2,8	
				100–120 po drodze gruntowej				
				100–150 po bezdrożach				
	63) Magirus-Bronto 50-3T3	D 28FK	0	51,8	64,0	0,26	1,5	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	64) Bronto 66-2T2		0	55,1	68,1	0,27	1,6	
	65) International 1600		B	40,2	49,0	0,2	1,2	
	66) Steyer 1490/6x4		0	39,0	46,4	0,2	1,2	
	67) Steyer 1490/6x6		0	42,8	50,9	0,2	1,3	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Autobusy:					do:		
	1) San H100A1		B	31,0	–	0,15		
	2) San H100		0	23,0	–	0,11	–	
	3) Jelcz Ap-021		0	32,7	–	0,16	–	
	4) Jelcz 706 RTO		0	26,0	–	0,13	–	
	5) Jelcz Berliet PR-100		0	30,5	–	0,15	–	
	6) Jelcz Berliet PR-110U,PR-110M		0	36,0	–	0,18	–	
	7) Jelcz Berliet PR-110I		0	34,0	–	0,17	–	
	8) Jelcz Berliet PR-110D		0	33,0	–	0,19	–	
	9) Jelcz 080	S 359	0	26,0	–	0,12	–	
	10) Jelcz 080	6c107	0	23,0	–	0,11	–	
	11) Autosan	S 359	0	25,0	–	0,12	–	
	12) Autosan	6c107	0	23,5	–	0,12	–	
	13) Autosan	6cT107	0	25,0	–	0,12	–	
	14) Autosan	SW 680	0	26,0	–	0,13	–	
	15) Autosan H10-11		0	30,5	–	0,15	–	
	16) Ikarus 255 i 256		0	28,0	–	0,14	–	
	17) Ikarus 280		0	41,2	–	0,2	–	
	18) Robur LD-3000 i LD-3001		0	15,2	–	0,08	–	
	19) Robur LO-3000 i LO-3001		B	23,5	–	0,12	–	
	20) Sanos S14	2F217A	0	27,0	–	0,13	–	
	21) Sanos S14	SW 680	0	29,5	–	0,15	–	
	22) TAM AS-3500		0	25,0	–	0,12	–	
	23) Ikarus IK-4VP	SW 680	0	33,0	–	0,16	–	
	24) Ikarus IK-160P	SW 680	0	38,0	–	0,19	–	
	25) Mercedes 0408		B	19,8	–	0,1	–	
	26) Mercedes 0302	0302	0	25,0	–	0,12	–	
	27) Szewrolet Sport VON 30		B	22,8	–	0,11	–	
	28) Ford TRANSIT 2,5 D		0	9,0	–	0,05	–	
	7) Volkswagen Transporter	81 kW 62 kW 45 kW 50 kW 57 kW	B B 0 0 0	15,0 13,5 8,0 9,0 9,5	17,5 15,8 10,0 10,5 11,1	0.08 0,07 0,04 0,04 0,05	0,4 0,4 0,2 0,3 0,3	
	8)							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	Motocykle i skutery: 1) z silnikiem dwusuwowym o pojemności skokowej: a) do 100 cm^3 włącznie		B	2,5	–	0,01		
	b) 125 cm^3 włącznie		B	2,75	–	0,01		
	c) 150 cm^3 włącznie		B	3,0	–	0,02		
	d) 175 cm^3 włącznie		B	3,25	–	0,02		
	e) 200 cm^3 włącznie		B	3,5	–	0,02		
	f) 250 cm^3 włącznie		B	4,5	–	0,02		
	g)				–			
	h)				–			
	i)				–			
	2) motocykle z silnikiem czterosuwowym: a) do 250 cm^3 włącznie		B	3,0	–	0,02		
	b) pow. 251 cm^3 do 350 cm^3		B	4,0	–	0,02		
	c) pow. 350 cm^3		B	5,0	–	0,03		
	d)				–			
	e)				–			

Objaśnienia i uwagi do tabeli I.

1) Dla samochodów osobowych (operacyjnych, osobowo-operacyjnych) z belką sygnałową norma drogowa jest wyższa o 0,8 litra dla samochodów z silnikiem o zapłonie iskrowym oraz 0,5 litra dla samochodów z silnikiem o zapłonie samoczynnym.

2) Wskaźniki norm określone w kolumnie 5 – wskaźnik wykorzystania ładowności do 70% – dotyczy samochodów osobowych, osobowo-operacyjnych, operacyjnych, ciężarowych dostawczych i uniwersalnych, autobusów oraz samochodów pożarniczych typu GM, ST, SW itp., bez sprzętu a samochodów typu GB, GPr bez środków gaśniczych (GSn bez butli) a także powrotu z akcji ratowniczej bez środków gaśniczych w zbiorniku pojazdu (w wyjątkowych przypadkach), jeżeli długość drogi powrotnej wynosi powyżej 10 km.

3) Wskaźniki norm określonych w kolumnie 6 (wskaźnik wykorzystania ładowności powyżej 70%) – dotyczy samochodów specjalnych o stałym wskaźniku wykorzystania ładowności samochodu bliskim jedności, np. samochody typu SD, SDz, SH, SOn itp. oraz typu GM, ST, SW, SWt itp. wyposażone w sprzęt a typu GB, GPr, GSn ze środkami gaśniczymi.

4) Dla samochodów osobowych i pochodnych wskaźniki norm określone w kolumnie 6 (powyżej 70%) mają zastosowanie, jeżeli na podwoziu samochodu osobowego lub osobowo-terenowego wykonany jest samochód specjalny wyposażony w sprzęt stanowiący jego stałe obciążenie, np. samochód ratownictwa drogowego na sam. POLONEZ TRUCK.

5) B – benzyna; O – olej napędowy; D – silnik z zapłonem samoczynnym z turobodoładowaniem; C – ciągnik siodłowy (balastowy); W lub S samochód samowyładowawczy, cyfry 1 i 3 oznaczają ilość stron rozładunku.

6) Dla samochodów samowyładowawczych wskaźnik normy określony w kolumnie 6 dotyczy przypadków wykonania na takim podwoziu samochodu specjalnego.

7) W kolumnie 9 – podstawa uzupełnienia lub zmiany – wpisuje się nr decyzji (pisma) kompetentnego organu, który wprowadził lub zmienił wskaźnik normy.

8) W rozliczeniu zużycia paliwa uwzględnia się tylko te rozruchy kontrolne oraz pracę silnika na postoju, które są wpisane w karcie pracy pojazdu. Praca silnika na postoju podczas akcji ratowniczej może być uwzględniona tylko wówczas, gdy wpis dokonany jest przed zapisem drogi powrotnej i jest potwierdzony przez dowódcę sekcji.

9) Praca silnika na postoju pojazdu obejmuje: a) wykonywanie obsług technicznych – kontrola i regulacja, b) postój w strefie zagrożenia, c) oświetlanie terenu akcji, d) podczas długotrwałych akcji ratowniczych ładowanie akumulatorów zasilających radiotelefon, e) uzupełnianie ciśnienia powyżej 0,6 MP w ogumieniu kół pojazdu oraz w pneumatycznym układzie zawieszenia np. Tatra 815, g) zasilanie w sprężone powietrze sprzętu pneumatycznego, h) ochronę przed zamarznięciem wody w instalacji poprzez utrzymywanie zamkniętego obiegu przepływu wody.

TABELA II

NORMY ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA URZĄDZEŃ O NAPĘDZIE SILNIKAMI SPALINOWYMI

L.p	GRUPA rodzaj, marka, typ urządzenia	Norma w litrach na:			podstawa wprowadzenia zmiany normy
		1 motogodzinę	1 godz. pracy	1 minutę pracy	
1	2	3	4	5	6
1	Motopompy:		do:	do:	Uwaga: (kol. 5 = kol. 4 : 60)
	1) Leopolia P-20 M-200, WSM P-12 M-1000, WSM P-25 i P-26 M-4/4 100 MS	–	4,0	0,7	
	2) Leopolia M-8/8	–	14,0	0,23	
	3) PO-3 i PO-5 M-8/8		10,0	0,16	
	4) WSK Rzeszów M-32/8 TP 3000 (turbopompa)	–	120,0	2,0	
	5) Rosenbauer M-4000 i Ziegler M-4000:				
	a) tłoczenie wody na odległość do 1 kilometra	–	30	0,5	
	b) tłoczenie wody na odległość powyżej 1 km do 2 km lub zasilanie do 2 kilometrów	–	35	0,6	
	c) tłoczenie wody na odległość powyżej 2 km lub zasilanie 2 x DWP-16 lub DWP-24	–	40	0,8	
	d) zasilanie 2 x DWP-16	–	55,0	0,9	
	6) Ford	–	20,0	0,3	
	7) M-200/12 (silnik Fiat 126P)	–	6,0	0,1	
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
	17)				
	18)				
	19)				
	20)				
	21) na docieranie motopomp (urządzeń): a) dla pierwszych 17% czasu docierania – 35% wskaźnika normy eksploatacyjnej; b) dla następnych 33% czasu docierania – 40% wskaźnika normy eksploatacyjnej; c) dla następnych 33% czasu docierania – 90% wskaźnika normy eksploatacyjnej dla danej marki i typu motopompy (urządzenia)				
2	Autopompy na samochodach:		do:	do:	
	1) Żuk GLBA	–	9,0	0,15	
	2) Star 26 GBAM, Star 244 GBA	–	20,0	0,33	

1	2	3	4	5	6
	3) Tatra 138 i 148 GCBA, Steyer GCBA	–	29,0	0,48	
	4) Jelcz GCBA, Skoda GBA	–	21,0	0,35	
	5) Tatra 813 GCBA	–	40,0	0,67	
	6) Tatra 815 GCBA	–	36,0	0,6	
	7) Mercedes GBA i GBAPr, Magirus GBAPr	–	17,0	0,28	
	8) Volvo GBA	–	23,0	0,38	
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
3	Napęd drabiny mechanicznej: 1) Ifa SD-30	10,4	do: 8,0	do: 0,13	
	2) Jelcz SD-30 i SD-37	16,0	13,0	0,22	
	3) Magirus SD-30	12,9	10,0	0,17	
	4) Magirus SD-44	15,5	12,0	0,2	
	5) Magirus SD-50	20,2	16,0	0,27	
	6) Metz SD-50	20,2	16,0	0,27	
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
4	Żurawie samochodowe (SDz) i wciągarki na samochodach: 1) Star 660M1	12,0	do: 9,6	do: 0,16	
	2) Unimog ST	9,5	7,6	0,13	

1	2	3	4	5	6
	3) Jelcz 315	13,0	11,0	0,18	
	4) Kamaz	14,2	11,5	0,2	
	5) Roman	16,6	11,9	0,2	
	6)				
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
5	Podnośniki hydrauliczne na samochodach: 1) Star 21	–	do: 12,0	do: 0,2	
	2) Star 200, 266, Skoda	–	11,5	0,2	
	3) Bronto 50 3T3	25,8	20,7	0,35	
	4) Bronto 66 2T2	26,6	21,3	0,35	
	5) Bronto 33 2T1	19,5	15,6	0,26	
	6)				
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
6	Dystrybutory paliw płynnych: 1) Star 660M1	12,0	do: 9,6	do: 0,16	
	2) Star 266 i Star 200	11,5	9,0	0,15	

1	2	3	4	5	6
	3)				
	4)				
	5)				
	6)				
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
7	Zespoły spalinowo-elektryczne: 1) PAB 4-3/400		do: 4,0	do: 0,07	
	2) ZSE 2,5-1/230 i PAB 2-1/230		1,8	0,03	
	3) Jawa ZB 6		1,0	0,017	
	4) Knutz 5 Bs 6/9		2,8	0,047	
	5) EGBS 3-2		2,6	0,043	
	6) X322AE1-E1-TRa27		8,0	0,13	
	7) PAD 8-3/400-04		7,7	0,13	
	8) DGK 4-2 typ 6-8316		3,0	0,05	
	9) Magirus ST (RW-2)		17,0	0,28	
	10) AB-2-0/230; AB-2-T/230		2,5	0,04	
	11) AB-4T/400-M1		3,6	0,06	
	12) AB-8-0/230; AB-8-T/230M		7,0	0,12	
	13) AB-8-T/230		10,0	0,17	
	14) AB-12T/400-M1U2		5,5	0,09	
	15) HAB-4-3/400		4,5	0,08	
	16) PAB-4-3/400; PAB-4-3/380		4,0	0,07	
	17) PAD-8-3/400/S		3,0	0,05	
	18) PAD-8-3/400-01		3,5	0,06	
	19) PAD-8-4/400		3,5	0,06	
	20) AB-8-0/230cz. 425		9,0	0,15	
	21) PAD-16-3/400/P		5,0	0,08	
	22) PAD-20-3/400		6,0	0,1	
	23) GAD-15-15-3/390		4,7		
	24) PAD-36-3/400/S; PAD-30-3/400/S		11,0	0,18	
	25) GAD-30-3/390; EO-30		8,5	0,14	

1	2	3	4	5	6
	26) ESD-50-WS; AD-50T/230		19,0	0,32	
	27) 3 ZPP-125/S		31,0	0,52	
	28) ŻES-9; ŻE-9-9K; elektrownia EO-8		5,0	0,08	
	29) Pol. stacja ładowania akumulatorów ESB-4-WZ		4,0	0,07	
	30) PAB-2-1/230		1,8	0,03	
	31) AB-1-P/30; AB-1-0/230		1,5	0,03	
	32) Agregat spawalniczy EWS-300		3,0	0,05	
	33) Agregat spawalniczy EWD-3-300-02		2,5	0,04	
	34) Agregat spawalniczy EWD-1-300/05		1,0	0,02	
	35) 84 ZPP-78 H12 (zespół prądotwórczy)		60,0	1,0	
	36)				
	37)				
	38)				
	39)				
	40)				
	41)				
	42)				
	43)				
	44)				
	45)				
	46)				
	47)				
	48)				
	49)				
	50)				
	51)				
	52)				
8	Wentylatory i sprężarki: 1) Agregat piany lekkiej APL-200		do: 2,5	do: 0,04	
	2) Agregat do oddymiania VTA		3,0	0,05	
	3) Sprężarka WD-5		14,0	0,23	
	4) Sprężarka GERA		3,0	0,05	
	5) Sprężarka WD-50		7,8	0,13	
	6)				

1	2	3	4	5	6
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
9	Urządzenia ręczne o napędzie spalinowym:		do:	do:	
	1) Piły: PARTNER, Bk 3a, PS-90 i PS-190		1,0	0,017	
	2) Mpot PICO i pompa hydrauliczna LUCAS		1,2	0,02	
	3) Młot PIONJAR		1,6	0,027	
	4) Kosiarka spalinowa TS-171, TS-UHO-06		1,2	0,02	
	5)				
	6)				
	7)				
	8)				
	9)				
10	Statki, łodzie i pojazdy pływające na wodzie:		do:	do:	
	1) Statek pożarniczy ŁOŚ		42,0	0,7	
	2) Łódź ALBATROS (silnik Fiat)		20,0	0,3	
	3) Łódź – silnik WICHER-M		12,0	0,2	
	4) Łódź – silnik DE-25		8,0	0,13	
	5) Amfibia GAZ 46		15,0	0,25	
	6) Amfibia ZIS 485		39,0	0,65	
	7) Pływający transporter gąsienicowy		25,0	0,42	
	8) SMK-75		12,0	0,02	
	9) Łódź z silnikiem S-31W		9,0	0,15	
	10) Łódź z silnikiem GAD 500		8,0	0,13	
	11) Łódź z silnikiem WIETIEROK		4,5	0,075	
	12) Kuter KR-70M		12,0	0,2	
	13) Kuter KR-70S		13,0	0,22	
	14) Silnik zaburtowy DE-45 DS		15,0	0,25	
	15)				
	16)				
	17)				
	18)				

1	2	3	4	5	6
	19)				
	20)				
11	Żurawie załadowcze:		do:	do:	
	1) HDS-1 na samochodzie Star 25	–	5,0	0,08	
	2) HDS-1 na samochodzie Star 27	–	4,0	0,07	
	3) HDS-1 na samochodzie Star 29 i ZIŁ	–	6,5	0,11	
	4) HDS-1 na samochodzie Star 200	–	5,7	0,09	
	5) HIDO na samochodzie Jelcz 315 (SW 680)	–	5,5	0,09	
	6)				
	7)				
	8)				
	9)				
	10)				
	11)				
	12)				
	13)				
12	Urządzenia grzewcze:		do:		
	1) AGP-20	–	3,2	–	
	2) AGP-50	–	6,0	–	
	3) AGP-80, AGM-80	–	9,0	–	
	4) SIROKKO 232 (NRD)	–	2,0	–	
	5) Agregat grzewczy autobusu PR-110	–	3,0	–	
	6) Tatra – ogrzewanie kabiny	–	2,0	–	
	7) Tatra – ogrzewanie wodne	–	4,0	–	
	8) Łaźnia UG-65 (palnik 13,5; UG-59 18,0	mtg)	1,0	–	
	9) 268.03	–	3,5	–	
	10) HL 24 D	–	0,3	–	
	11) HL 32 D	–	0,4	–	
	12)				
	13)				
	14)				
	15)				
	16)				
	17)				

1	2	3	4	5	6
	18)				
	19)				
	20)				
	21)				
	22)				
	28)				
	29)				
	30)				
	31)				

1	2	3	4	5	5a	6
13	Inne urządzenia: 1) Walce samobieżne o mocy silnika: kW/KM		do:	do:	Rodzaj paliwa	
	a) 6/8	1,0	0,9	0,015	0	
	b) 9/12	1,6	1,2	0,02	0	
	c) 12/16	1,8	1,5	0,025	0	
	d) 13/18	2,2	1,8	0,03	0	
	e) 16/22	2,5	2,2	0,037	0	
	f)					
	g)					
	h)					
	i)					
	j)					
	k)					
	l)					
	ł)					
	2) Wózki transport. o mocy silnika: kW/KM		do:	do:	Rodzaj paliwa	
	a) 6/8	2,0	1,8	0,03	B	
	b) 6/8	1,7	1,5	0,025	0	
	c) 9/12	2,9	2,5	0,042	B	
	d) 9/12	2,6	2,3	0,038	0	
	e) 22/30	3,5	2,8	0,047	0	
	f) 33/45	5,5	4,5	0,075	0	
	g)					
	h)					
	i)					
	j)					
	k)					
	l)					
	ł)					
	m)					
	3) Koparki ciągnikowe o mocy silnika: kW/KM		do:	do:	Rodzaj paliwa	
	a) koparko-spycharka 33/45	4,2	3,6	0,06	0	
	b) koparko-ładowarka 33/45	4,0	3,5	0,06	0	
	c) koparka 35/48	4,5	3,8	0,06	0	

1	2		3	4	5	5a	6
	d) koparka	38/50	4,7	4,0	0,07	0	
	e) koparka	44/60	5,6	4,8	0,08	0	
	f)						
	g)						
	h)						
	i)						
	j)						
	k)						
	l)						
	ł)						
	m)						
	n)						
	o)						

1	2		3	4	5	6
	4) Ciągniki:	kW/KM	w transporcie po drogach gruntowych	w transporcie po drogach utwardzonych		
	a) Ursus C-328	20/28	3,6	2,9	0,05	
	b) Ursus C-330	22/30	3,8	3,1	0,05	
	c) Ursus C-4011	31/42	5,3	4,3	0,07	
	d) Ursus C-355	33/45	5,4	4,4	0,07	
	e) Ursus C-360	38/52	5,4	4,4	0,07	
	f) Zetor Super	36/50	6,4	5,2	0,08	
	g) Ursus C-385 i C-385A	55/76	5,8	4,7	0,08	
	h) Ursus 1201 i 1204	82/112	7,5	6,1	0,1	
	i) Ursus MF-235	28/38	11,9	9,7	0,16	
	j) Ursus C-328	20/28	4,8	3,9	0,06	
	k)					
	l)					
	ł)					
	m)					
	n)					
	5)					
	a)					
	b)					
	c)					
	d)					
	e)					
	f)					

1	2	3	4	5	6
	g)				
	h)				
	6) a)				
	b)				
	c)				
	d)				
	e)				
	f)				
	g)				
	h)				
14	Praca silnika podczas wykonywania obsług technicznych – kontrola i regulacja (wymagany wpis do karty pracy urządzenia z określeniem ilości minut pracy)	0,5%	(co równa się 1/200 lub 0,005) wskaźnika normy dla danej marki i typu określonego w kolumnie 3, jeżeli urządzenie wyposażone jest w licznik motogodzin lub w kolumnie 4, jeżeli urządzenie jest wyposażone w licznik motogodzin – na 1 minutę pracy silnika.		
15	Kontrolny rozruch (PRACA) silnika urządzenia samodzielnego będącego w gotowości operacyjnej w JRG – ryczałt miesięczny: 1) M-800		5,0		
	2) M-400		4,0		
	3) M-200		2,5		
	4) motopompy o wydajności powyżej 800 l na minutę oraz łodzie z silnikami o mocy powyżej 110kW (150 KM)		10,0		
	5) piły spalinowe, młoty, agregaty prądotwórcze do 3 kVA, agregaty piany lekkiej, wentylatory i sprężarki, silnik WIETIEROK		1,0		
	6) silnik DE-25, agregaty prądotwórcze powyżej 3 kVA do 5 kVA		2,0		
	7) sprężarka WD-5, silnik WICHER, agregat prądotwórczy o mocy powyżej 5 kVA		3,0		
	8) Łódź ALBATROS (silnik Fiat) i inne urządzenia z silnikiem o mocy powyżej 54 kW (75 KM) do 110 kW (150 KM)		5,0		
	9) statek ŁOŚ		30,0		
	10) Kontrola sprawności urządzenia stanowiącego zapas i rezerwę operacyjną – raz w tygodniu, praca silnika do momentu osiągnięcia przez silnik temperatury pracy	według poz. 14 – praca silnika podczas wykonywania obsług technicznych			

Objaśnienia i uwagi do tabeli II:

1) B – benzyna, O – olej napędowy,

2) Wskaźnik normy na 1 motogodzinę, określony w kolumnie 3, stosuje się dla urządzenia wyposażonego w licznik motogodzin i rozliczanego według wskazań licznika motogodzin. Jeżeli urządzenie nie jest wyposażone w licznik motogodzin stosuje się normę określoną w kolumnie 4 – na 1 godzinę lub w kolumnie 5 – 1 minutę pracy urządzenia.

TABELA III

NORMY TYMCZASOWE ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

A. NORMY TYMCZASOWE ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH Z SILNIKIEM O ZAPŁONIE ISKROWYM

L.p.	Rodzaj pojazdu	Wskaźnik normy w dcm^3 na 100 km przebiegu	
		Wwł [=70%	Wwł] 70%
1	2	3	4
1	Samochody osobowe i pochodne, jeżeli dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 t z silnikiem o pojemności skokowej:	do:	do:
	a) do 0,7 dcm^3 włącznie	7,0	8,3
	b) powyżej 0,7 dcm^3 do 0,9 dcm^3 włącznie	9,0	10,6
	c) powyżej 0,9 dcm^3 do 1,3 dcm^3 włącznie	10,0	11,8
	d) powyżej 1,3 dcm^3 do 1,8 dcm^3 włącznie	11,0	13,0
	e) powyżej 1,8 dcm^3 do 2,1 dcm^3 włącznie	12,0	14,2
	f) powyżej 2,1 dcm^3 do 2,5 dcm^3 włącznie	13,0	15,3
	g) powyżej 2,5 dcm^3 do 2,9 dcm^3 włącznie	14,0	16,5
	h) powyżej 2,9 dcm^3 do 3,4 dcm^3 włącznie	16,0	18,9
	i) powyżej 3,4 dcm^3 do 4,0 dcm^3 włącznie	18,0	21,2
	j) powyżej 4,0 dcm^3	22,0	26,0
2	Samochody ciężarowe i pochodne oraz ciągniki siodłowe z naczepą o dopuszczalnej masie całkowitej:	do:	do:
	1) powyżej 2,5 t do 3,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:		
	a) powyżej 1,0 dcm^3 do 1,8 dcm^3 włącznie	13,0	15,3
	b) powyżej 1,8 dcm^3 do 2,5 dcm^3 włącznie	15,0	17,7dc
	c) powyżej 2,5 dcm^3 do 3,0 dcm^3 włącznie	16,0	18,9
	d) powyżej 3,0 dcm^3	18,0	21,2
	2) powyżej 3,5 t do 5,5 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:		
	a) do 2,5 dcm^3 włącznie	20,0	23,6
	b) powyżej 2,5 dcm^3	23,0	27,1
	3) powyżej 5,5 t do 9,0 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:		
	a) do 4,5 dcm^3 włącznie	26,0	30,7
	b) powyżej 4,5 dcm^3	32,0	37,8
	4) powyżej 9,0 t włącznie z silnikiem o pojemności skokowej:		
	a) do 5,0 dcm^3 włącznie	34,0	40,1
	b) powyżej 5,5 dcm^3	40,0	47,2
	5) powyżej 11 ton	43,0	50,7
3	Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej		
	a) do 3 ton włącznie	14,0	–
	b) powyżej 3 ton do 6 ton włącznie	20.0	–
	c) powyżej 6 ton do 8 ton włącznie	26,0	–
	d) powyżej 8 ton do 10 ton włącznie	32,0	–
	e) powyżej 10 ton	36.0	–

B. NORMY TYMCZASOWE ZUŻYCIA PALIW PŁYNNYCH DLA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH Z SILNIKIEM O ZAPŁONIE SAMOCZYNNYM:

L.p.	Rodzaj pojazdu	Wskaźnik normy w dcm^3 na 100 km przebiegu	
		Wwł [=70%	Wwł] 70%
1	2	3	4
1	Samochody osobowe i pochodne, jeżeli dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 t z silnikiem o pojemności skokowej:	do:	do:
	a) do 1,3 dcm^3 włącznie	7,1	8,3
	b) powyżej 1,3 dcm^3	10,0	11,8
2	Samochody ciężarowe i pochodne oraz ciągniki siodłowe z naczepą o dopuszczalnej masie całkowitej:		
	a) do 2,5 ton włącznie	10,0	11,8
	b) powyżej 2,5 ton do 4,0 ton włącznie	12,0	14,2
	c) powyżej 4,0 ton do 6,0 ton włącznie	15,0	17,7
	d) powyżej 6,0 ton do 8,0 ton włącznie	18,0	21,3
	e) powyżej 8,0 ton do 10,0 ton włącznie	21,0	24,8
	f) powyżej 10,0 ton do 12,0 ton włącznie	24,0	28,3
	g) powyżej 12,0 ton do 15,0 ton włącznie	27,0	31,9
	h) powyżej 15,0 ton do 23,0 ton włącznie	30,0	35,4
	i) powyżej 23,0 ton do 32,0 ton włącznie	35,0	41,3
	j) powyżej 32 ton	bez ograniczeń formalnych	
3	Ciągniki rolnicze w transporcie drogowym:		
	a) z silnikiem o mocy do 15 kW (20 KM)	10,0	11,8
	b) z silnikiem o mocy powyżej 15 kW	12,0	14,2
4	Ciągniki samochodowe (balastowe):		
	a) z silnikiem o mocy do 59 kW (78 KM) wł.	24,0	28,3
	b) z silnikiem o mocy powyżej 59 kW do 92 kW	32,0	37,8
	c) z silnikiem o mocy powyżej 92 kW	bez ograniczeń formalnych	
5	Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej:		
	a) do 3 ton włącznie	11,0	–
	b) powyżej 3 ton do 6 ton włącznie	15,0	–
	c) powyżej 6 ton do 9 ton włącznie	19,0	–
	d) powyżej 9 ton do 12 ton włącznie	23,0	–
	e) powyżej 12 ton do 16 ton włącznie	26,0	–
	f) powyżej 16 ton	32,0	–

Uwagi: dla pojazdów posiadających napęd na więcej niż jedną oś norma jest wyższa o 15% na każdą dodatkową oś napędową.

C. URZĄDZENIA:

1. Przyjmuje się wskaźnik zużycia paliwa określony przez producenta urządzenia, np. w instrukcji obsługi urządzenia, z innej jednostki użytkującej takie urządzenie, lub
2. Określa się analitycznie przez porównanie z innym urządzeniem tego rodzaju i skorygowaniem odpowiednio do mocy silnika, np. wyznaczenie tymczasowej normy dla motopompy M-800 PO-3, której silnik posiada moc maksymalną przy 3600 obr/min = 26 KM przez porównanie z motopompą M-400 o znamionowej mocy silnika przy 3000 obr/min = 9 KM, dla której norma eksploatacyjna wynosi 5 l/godz.
   - stosunek mocy silnika wynosi 26 : 9 = 2,89
   - norma eksploatacyjna dla M-400 = 4,0 l/godz.

   normę tymczasową dla M-800 wyznacza się:
   4,0 l/godz. × 2,89 = 11,56 l/godz. = 12 l/godz.

   Takie zużycie określa też producent, z tym, że w tabeli II załącznika nr 1 określono 10 l/h ponieważ w rzeczywistości nie wykorzystuje się maksymalnej mocy silnika przez cały czas pracy motopompy.

Załącznik nr 2 do zarządzenia Nr 8
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

TABELA ZBIEŻNOŚCI DODATKÓW

DODATKI	Alarmowy „A"	Miejski „M"	Docieranie „D"	Holowniczy „H"	Zimowy „Z"	Terenowy „T"	Górski „G"	Odległ.-Załadowczy „Oz"	Szkoleniowy „Sz"
Alarmowy „A"		NIE	NIE	tak	tak	tak	tak	NIE	NIE
Miejski „M"	NIE		tak	tak	tak	NIE	tak	tak	tak
Docieranie „D"	NIE	tak		NIE	tak	NIE	tak	NIE	NIE
Holowniczy „H"	tak	tak	NIE		tak	tak	tak	tak	tak
Zimowy „Z"	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak
Terenowy „T"	tak	NIE	NIE	tak	tak		tak (*)	tak (*)	tak
Górski „G"	tak	tak	tak	tak	tak	tak (*)		tak (*)	tak
Odległościowo-Załadowczy „Oz"	NIE	tak	NIE	tak	tak	tak (*)	tak (*)		tak
Szkoleniowy „Sz"	NIE	tak	NIE	tak	tak	tak	tak	tak	

(*) – przy jednoczesnym występowaniu warunków właściwych dla dodatków T, G, Oz – dodatek łącznie nie może przekraczać 40% a dla pojazdów samowyładowawczych 50%.

Załącznik nr 3 do zarządzenia Nr 8
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

Instrukcja
badania zużycia paliw płynnych
przez pojazdy i urządzenia

1. W ramach badań Biuro Kwatermistrzowskie Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej przeprowadza:
   1) analizę dokumentacji dotyczącej wysokości zużycia paliwa przez producenta lub importera pojazdu lub urządzenia, lub
   2) analizę zużycia paliwa w stosunku do dotychczasowej eksploatacji u użytkownika, lub
   3) badania zużycia paliwa — za pośrednictwem jednostki użytkującej dokonuje pomiaru zużycia paliwa przez 1 do 3 egzemplarzy w kraju, jeżeli w sposób określony wyżej (pkt 1 i 2) nie można wyznaczyć wiarygodnego wskaźnika zużycia.
2. Badany pojazd lub urządzenie powinno być sprawne technicznie.
3. Pomiar eksploatacyjnego zużycia paliwa przeprowadza się przy zapewnieniu dokładności pomiaru w granicach (+ —) 2% i przy użyciu paliwa zalecanego przez wytwórcę.
4. Silnik pojazdu lub urządzenia powinien być całkowicie dotarty, jeżeli potrzeba docierania określona jest w instrukcji producenta pojazdu, urządzenia lub silnika.
5. Pomiar eksploatacyjnego zużycia paliwa przeprowadza się w następujących warunkach:
   1) dla pojazdu samochodowego:
      a) w okresie letnim (od 1 kwietnia do 31 października) z wyłączeniem ekstremalnych warunków atmosferycznych (silne wiatry, ulewne deszcze, skrajnie wysoka temperatura, silna mgła) w godzinach od 6 do 20,
      b) przy wykorzystaniu ładowności pojazdu w 70%, samochodów samowyładowawczych w 50% a pojazdów specjalnych (według ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 6 poz. 35)) z pełnym uzbrojeniem w sprzęt i środki gaśnicze,
      c) droga, po której przeprowadza się pomiar powinna:
         — przebiegać przez tereny pozamiejskie,
         — przebiegać w terenie nizinnym po drogach twardych i składać się z odcinków dróg różnych kategorii,
         — stanowić zamkniętą pętlę o długości nie mniejszej niż 100 kilometrów,
      d) prędkość jazdy powinna być zbliżona do granic ustalonych w art. 17 ust. 1 ustawy — z dnia 1 lutego 1983 r. — Prawo o ruchu drogowym, z tym, że powinna być ona zawsze dostosowana do warunków w jakich odbywa się jazda,
   2) dla urządzeń:
      a) temperatura otoczenia — powyżej 5°C,
      b) badanie przeprowadza się przy obciążeniu silnika na biegu jałowym oraz przy obciążeniu 50% i 100% obciążenia nominalnego,
      c) czas badania przy każdym obciążeniu wynosi 20 minut a dla urządzeń, których zbiorniki paliwa mają pojemność znamionową do 2 litrów — 10 minut,
   3) dla łodzi motorowych — badania należy wykonać podczas jej pracy na wodzie w czasie 1 godziny (h). Jeżeli badanie odbywa się na wodzie bieżącej (rzece) wybrany odcinek drogi należy przebyć z prądem i pod prąd wody.
6. Z przeprowadzonych pomiarów zużycia paliwa sporządza się protokół według wzoru nr 1 lub nr 2, który wraz z instrukcją pojazdu (urządzenia) przesyła się (jeżeli adresat nie posiada) do Biura Kwatermistrzowskiego KG PSP (instrukcja do zwrotu).

Nr . . . . Wzór nr 1

Protokół

badania zużycia paliwa dla pojazdów samochodowych

1. Cel przeprowadzenia badania: . . . .
2. Rodzaj, marka i typ pojazdu: . . . .
3. Numer rejestracyjny: . . . . 4. Masa własna pojazdu: . . . .
5. Ładowność: . . . . 6. Dopuszczalna masa całkowita: . . . . kW (*)
7. Marka, rodzaj i typ silnika: . . . . 8. Pojemność/moc silnika: . . . . . cm^3/ . . . . . KM (*)
9. Rodzaj napędu: . . . . x . . . . 10. Przełożenie przekładni głównej: . . . .
11. Wymiary opon na kołach napędowych: . . . .
12. Techniczna spawność pojazdu: . . . .
13. Data przeprowadzenia badań: . . . .
14. Charakterystyka trasy, na której przeprowadzono badania (rodzaj nawierzchni i jej stan techniczny, wzniesienia, zawilgocenie, długość trasy itp.).

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

15. Warunki atmosferyczne w czasie prowadzenia pomiaru (temperatura powietrza, siła wiatru itp.):

. . . .

. . . .

16. Wykorzystanie ładowności (przewożona liczba osób, masa ładunku — wyposażenia):

. . . .

17. Nr, data i przez kogo wystawione świadectwo legalizacji drogomierza: . . . .
18. Poprawka . . . . ;wskazań (k:w): . . . .
19. Sposób przeprowadzenia pomiaru (metoda): . . . .
20. Przebieg całkowity pojazdu podczas pomiaru z uwzględnieniem korekty (k:w) drogomierza km: . . . .
21. Całkowite zużycie paliwa (litrów): . . . .
22. Zużycie paliwa w litrach: na 100 km (21:20 x 100): [ ] 23. Prędkość techniczna podczas pomiaru: . . . . km/h
24. Imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej pojazd w czasie pomiaru:

. . . .

25. Imię, nazwisko i stanowisko pozostałych członków komisji:

1) . . . .
(podpis)

2) . . . .
(podpis)

3) . . . .
(podpis)

. . . . dnia: . . . .

(*) — niepotrzebne skreślić

Nr . . . . Wzór nr 2

Protokół

badania zużycia paliwa dla urządzenia

1. Cel przeprowadzenia pomiaru: . . . .
2. Rodzaj, marka i typ urządzenia: . . . .
3. Rodzaj, marka i typ pojazdu, na którym jest zainstalowane urządzenie: . . . .
4. Marka, rodzaj i typ silnika napędzającego urządzenie: . . . .
5. Pojemność/ . . . . kW (*) 6. Techniczna sprawność
   moc silnika: . . . . cm^3/ . . . . . . KM (*) układu silnik-urządzenie: . . . .
7. Data przeprowadzenia badań: . . . .
8. Sposób (metoda) przeprowadzenia pomiaru: . . . .
9. Parametry pracy urządzenia w trakcie pomiaru (wydajność, ciśnienie, masa przenoszonego ładunku, obciążenie energetyczne itp.) właściwe dla rodzaju i charakteru pracy urządzenia:

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

10. Warunki atmosferyczne w czasie prowadzenia pomiaru:

. . . .

. . . .

11. Czas przeprowa- godz. (*) 12. Całkowite zu-
    dzenia badań: . . . . min (*) życie paliwa: . . . .
13. Zużycie paliwa
    w litrach wynosi: . . . . . /1 mtg; . . . . 1 godz.; . . . . 1 min pracy
14. Imię, nazwisko i stanowisko osoby obsługującej urządzenie w czasie pomiaru:

. . . .

15. Imię, nazwisko i stanowisko pozostałych członków komisji:

1) . . . .
(podpis)

2) . . . .
(podpis)

3) . . . .
(podpis)

. . . . dnia: . . . .

(*) — niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 4 do zarządzenia Nr 8
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

ASYGNATA ROZCHODOWA Nr:

(m-c/nr kol. w m-cu/rok)

.... paliwa, olejów i płynów „WZÓR"

(p. j. prowadz. MPiS) eksploatacyjnych ze stacji MPiS na poj.: ....

Pozycja	Dz-ń m-ca	Nr rej. samochodu; Nr ident. motop., agregatu	Marka typ	Określenie materiału							Podpis pobierającego (czytelnie)
				ilość wydana							
Z PRZENIESIENIA											
01											
02											
03											
04											
05											
06											
07											
08											
09											
10											
11											
12											
13											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											
Razem (strona)											
Do przeniesienia (*) – OGÓŁEM (*) (*) – niep. skreśl. (w m-cu roz.)											

Data: Zał. 1 nr ....

(nr dowodu wydania) (podpis magazyniera)

Asygnatę wypisuje się w 2-ch egz. przez kalkę, dla każdej jednostki organizacyjnej rozliczającej zużycie pobranego paliwa. Kopia pozostaje u magazyniera. Oryginał po uprzednim sprawdzeniu czy nie ma różnic w zapisach w asygnacie i okresowych kartach pracy pojazdów samochodowych i urządzeń, stanowi podstawę do wystawienia „dowodu wydania" z magazynu (wg wzoru określonego przepisami finansowymi). Po tym oryginał asygnaty wraz z dowodem wydania należy przekazać księgowości.

3

ZARZĄDZENIE NR 9
KOMENDANTA GŁÓWNEGO PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
z dnia 21 października 1993 r.

w sprawie wzorów i zasad prowadzenia okresowych kart pracy pojazdów i okresowych kart pracy urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi, eksploatowanych w jednostkach organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej

Na podstawie § 28 zarządzenia Nr 76 Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 1991 r. w sprawie gospodarki transportowej w resorcie spraw wewnętrznych zmienionego zarządzeniami Nr 87 z dnia 10 września 1991 r., Nr 76 z dnia 23 lipca 1992 r., Nr 108 z 5 grudnia 1992 r., Nr 3 z dnia 5 stycznia 1993 r. i Nr 107 z dnia 6 sierpnia 1993 r. zarządza się, co następuje:

§ 1

W celu zapewnienia technicznych warunków do ewidencjonowania pracy i stanu techniczego pojazdu (urządzenia) oraz rozliczania zużycia materiałów pędnych przez pojazdy samochodowe i urządzenia o napędzie silnikami spalinowymi wprowadza się:
1) okresową kartę pracy pojazdu według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia,
2) okresową kartę pracy urządzenia o napędzie silnikiem spalinowym według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do zarządzenia, zwaną dalej okresową kartą pracy urządzenia.

§ 2

Okresową kartę pracy pojazdu oraz okresową kartę pracy urządzenia należy stosować według instrukcji stanowiącej załącznik nr 3 do zarządzenia.

§ 3

Dysponenci pojazdów zobowiązani są rzetelnie wpisywać (informować kierowcę) cel jazdy a kierujący pojazdami lub obsługujący urządzenia zobowiązani są czytelnie i zgodnie z rzeczywistością zapisywać w karcie pracy pojazdu (urządzenia) trasę przejazdu, przebieg i godziny wyjazdu-przyjazdu oraz w stopniu możliwym do określenia — czas pracy urządzenia.

§ 4

Wprowadza się obowiązek określania przebiegu silnika pojazdu samochodowego sumą przebiegu pojazdu — według wskazań drogomierza — i ilorazu ilości zużytego paliwa na pracę urządzeń specjalnych zainstalowanych na pojeździe oraz na rozruchy silnika przez 1/100 normy zużycia paliwa na 100 km.

§ 5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania, z mocą od dnia 1 stycznia 1994 r.

Komendant Główny
nadbryg. Feliks Dela

Załącznik nr 1 do zarządzenia Nr 9
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

m. p.

....
(Nr karty)

O. MIESIĄC użytkowania
(zasadniczy słownie) ..../199. . . r.

1. Od dn.:.......... 19. . . r. do dn.:............. 19. . r.

2. Marka/typ:............................ /...........

3. Rodzaj:...

4. Rodzaj paliwa:......... 4a. Znamionowa pojemność zbiornika(ów) paliwa: l

5. Kanistrów na stałe (ilość x pojemność): ....

6. Pojemność zbiorników z paliwem ogółem: ....

OKRESOWA KARTA PRACY POJAZDU

Nr rej.: [ ] JEDNOSTKI:..

7. Norma eksploatacyjna zużycia paliwa: .... l/100 km. 8. Norma zużycia paliwa na pracę (napęd) zainstalowanych urządzeń specjalnych, szczególne warunki pracy pojazdu lub silnika/nazwa urządzenia, określenie warunków pracy, na co ile – w litrach/min (godz.) lub %

1) .... do .... 4) .... do ....

2) .... do .... 5) .... do ....

3) .... do .... 6) .... do ....

9. W bieżącym miesiącu należy wykonać obsługi:

1) smarownicze: .... w dniu(ach) ....

2) OT-1, OT-2, OT-3, OZ, OL: .... w dniu(ach) ....

3) czynności: .... w dniu(ach) ....

10. Pojazd powierzono do zasadniczej obsługi: ....

11. Kartę wystawił: dn.:............. 199. . . r. ....
(podpis)

12. Wykonane rozruchy SILNIKA (RS):
(„x" – KONTROLNE; „o" – uzup. sprężon. powietrza w układzie hamulcowym):

W DNIU/data	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
pierwszy RS																				
drugi RS																				
trzeci RS																				

ciąg dalszy

W DNIU/data	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5
pierwszy RS																						
drugi RS																						
trzeci RS																						

UWAGI: Wykonanie obsługi technicznej, naprawy prostej, regulacje, zamontowanie części i akcesorii pobranych z garażowej apteczki technicznej, z zapasu pojazdu (kierowcy), ładowanie akumulatorów na pojeździe, AWARIE, KOLIZJE; doraźne pobranie paliwa w kanistrze i zdanie, zmianę trasy jazdy, oraz uwagi ORGANÓW KONTROLNYCH należy wpisać w pkt. 13 w rubr. dotyczących ewidencji pracy pojazdu.

13. EWIDENCJA PRACY:

DATA	TRASA JAZDY (skąd – dokąd)	NAZWISKO	CELOWOŚĆ KORZYSTANIA Z POJAZDU	PODPIS:
dzień miesiąca	UWAGA – nie wpisanie uwag odnośnie stanu technicznego pojazdu JEST formalnie tożsame „ZDANIU" pojazdu bez usterek podczas zmiany służby	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozyt. SKR d) nr zezw. SKR	(cel jazdy; ilość przewożonych osób; przewożony ładunek)	a) dowódcy b) dysponenta c) of. dyż.
1	2	3	4	5

Uwagi: znaczenie symboli dodatków: A – alarmowy, M – miejski, D – docierania, H – holowniczy, G – górski,

WYPEŁNIA prowadzący pojazd								
Wyjazd		Przyjazd – Powrót		Parametry pracy:				NAZWISKO prowadzącego pojazd (czytelnie)
				przebyto		przepracowano		
Godzina, minuta	STAN licznika drogomierza	STAN licznika drogomierza	Godzina minuta	Km (8–7)	w warunkach dla dodatków	napęd urządzeń	Urz. grzew.	
6	7	8	9	10	11	12	13	14

Z – zimowy, T – terenowy, Oz – odległościowy załadowczy

13. EWIDENCJA PRACY: Wkładka do karty pracy nr: ....

DATA	TRASA JAZDY (skąd – dokąd)	NAZWISKO	CELOWOŚĆ KORZYSTANIA Z POJAZDU	PODPIS:
dzień miesiąca	UWAGA – nie wpisanie uwag odnośnie stanu technicznego pojazdu JEST formalnie tożsame „ZDANIU" pojazdu bez usterek podczas zmiany służby	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozyt. SKR d) nr zezw. SKR	(cel jazdy; ilość przewożonych osób; przewożony ładunek)	a) dowódcy b) dysponenta c) of. dyż.
1	2	3	4	5

Uwagi: znaczenie symboli dodatków: A – alarmowy, M – miejski, D – docierania, H – holowniczy, G – górski,

WYPEŁNIA prowadzący pojazd								NAZWISKO prowadzącego pojazd (czytelnie)
Wyjazd		Przyjazd – Powrót		Parametry pracy:				
				przebyto		przepracowano		
Godzina, minuta	STAN licznika drogomierza	STAN licznika drogomierza	Godzina minuta	Km (8–7)	w warunkach dla dodatków	napęd urządzeń	Urz. grzew.	
6	7	8	9	10	11	12	13	14

Z – zimowy, T – terenowy, Oz – odległościowy załadowczy

14. POBRANO MATERIAŁÓW PĘDNYCH I SMARÓW

A	Poz. z ub. okr. przy stanie licz.:		1		Ol. sil. w zapasie na pojeź.		Nr asygnaty, pozycja; nr dow. wydania; nr rachunku	Nazwisko pobierającego (wpisać czytelnie)	Podpis magazyniera (osoby wydającej)
B L.p.	DATA dz. m-ca	Przy stanie licznika	POBRANO do zbiornika						
			poj. + kan.	UG	Naz. ol.; płynu	Ilość			
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									
C	Razem pobrano				D oleju silnik.		E inne mat. eksploatacyj.		
F	zdano-przekazano								
G	OGÓŁEM (A + C - F)								

H	POZOST. na okres NAST.	zb.poj.	kan.	Urządz. grzew.	I	ZUŻYTO rzeczywiście (G–H)	pojazd	UG
				1)				1)
		R.		2)				2)

18. WYNIK ROZLICZENIA ZUŻYCIA MPiS:

Zużycie paliwa jest:

RÓWNE (*), MNIEJSZE (*), WIĘKSZE (*) o .... litr.

od dopuszczalnego wg norm i dodatków.

Szczegółowe rozliczenie w załączeniu.

(*) – niepotrzebne skreślić

....

(podpis wpisującego)

ZAŁĄCZNIK DO KARTY nr: . . . . /9 . . . r. PRACY POJAZDU

15. ROZLICZENIE ZUŻYCIA paliwa: . . . . litrów

16. Przebieg silnika z poprzednich okresów: . . . .

J	a) (km: x , (k:w) = /100) x l/100 km =	17 PRZEBIEG silnika	1) – z „J" . . . .
	b) = (a+b+c)=		2) – z (K + L) . . . .
	c) =		3) RAZEM (1) + 2)) . . . .
K	PRACA: . . . . . h; min . . . . x . . . . . l/h/min: + PRACA: . . . . h/min . . . . x . . . . l/h/min =		4) OGÓŁEM od początku eksploatacji (16) + 3)) . . . .
L	KOREKTA = – (RS (ilość): x l/1RS, (rycz.) = ( ) =		
Ł	= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =		
M	= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =		
N	= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =		
O	= = ( ) =		
P	PRZEPAŁ (14l - 15Q = „+")(*); OSZCZĘDNOŚĆ (14l - 15Q = „–")(*) = ... litrów	Q Razem (J do O) = . . .	
R	PRACA UG 1) . . . . h-min x . . . . l/h-min = ... l; PRZEP.*) - OSZCZ.*) l		
S	PRACA UG 2) . . . . h-min x . . . . l/h-min = ... l; PRZEP.*) - OSZCZ.*) l	. . . . (data i podpis rozliczającego	

Uwaga: 1) (k : w) – wskaźnik (współczynnik) korekty drogomierza,

2) *) – niepotrzebne skreślić.

Notatki rozliczającego na odwrocie:

Załącznik nr 2 do zarządzenia Nr 9
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

m.p.

....
(Nr karty)

0. MIESIĄC użytkowania (zasadniczy słownie) .... /.......... r.

1. Od dn.: .... 19... r. do dn.: .... 19... r.

2. Rodzaj-marka/typ: .... - .... /............

3. Nr identyfikacyjny: .... Rok prod.: 19... r.

4. Znamionowa pojemność zbiorn. paliwa: ....

5. Rodzaj paliwa: ....

6. Kanistry .... ilość x pojemn. = X) (*)

7. Poj. zbiorników ogółem: l ....

8. EWIDENCJA PRACY:

9. Norma eksploatacyjna na 1 min/h pracy = ... litrów.

Data	Nazwisko i imię obsługującego	Minut pracy	Cel użycia	Podpis obsługującego

10. POBRANO MPiS

A DATA	Poz. z ub. okr.	POBRANO do zbiornika				Nr, pozycja asygnaty;	Nazwisko pobierającego	Podpis osoby wydającej
	urządzenia	kanistra	Nazwa oleju, płynu	Ilość				
B Razem pobrano			C oleju			D in. mat.:		
E F zdano-przekaz. ogółem (A+B–E			G pozost. w zbiorn. na okr. następny			kanistrze RAZEM	H zużyto rzeczy- (F–G) wiście:	

11. ROZLICZENIE ZUŻYCIA pobranych MPiS

Rozlicz.: 19... –... ....

....
(imię i nazwisko)

podpis: ....

I	m/h*:	x	.... l/m/h* =
J	pr. sil.: min:	x	.... l/m/h* =
K	RK:	x	l/1RK, (rycz.) =
L	(m = minut; h = godzin *) niepotrzebne skreślić)		Ł Razem (I do K) =

Załącznik nr 3 do zarządzenia Nr 9
Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej
z dnia 21 października 1993 r.

INSTRUKCJA
STOSOWANIA OKRESOWEJ KARTY PRACY POJAZDU I OKRESOWEJ KARTY PRACY URZĄDZENIA

1. Okresową kartę pracy pojazdu oraz kartę pracy urządzenia należy traktować jako druk ścisłego zarachowania i w związku z tym powinna być:
— ewidencjonowana,
— wydana za pokwitowaniem,
— kontrolowana przy przyjęciu pojazdu (sprzętu),
— po zdjęciu z pojazdu (urządzenia) przechowywana pod zamknięciem.
2. Ewidencja okresowych kart pracy pojazdów i kart pracy urządzeń powinna zawierać następujące zapisy:
— datę wydania karty,
— numer wydanej karty — od 01 w roku (m-c) rok (np. 11/05/93),
— imię i nazwisko pobierającego kartę oraz jego podpis,
— datę zwrócenia karty — podpis prowadzącego ewidencję kart.
3. Zapisy w okresowej karcie pracy pojazdu oraz w okresowej karcie pracy urządzenia powinny być prowadzone:
— czytelnie,
— niedopuszczalne są wycierania dokonanych zapisów,
— w przypadku pomyłki wpis należy przekreślić w sposób umożliwiający jego przeczytanie a obok przekreślonego zapisu należy dokonać zapisu poprawnego.
4. Przed wyjazdem kierujący pojazdem jest zobowiązany wpisać do okresowej karty pracy pojazdu samochodowego informacje określone w kolumnach od 1 do 3 oraz 6 i 7. W przypadku wyjazdu alarmowego, jeżeli zasięg wyjazdu nie upoważnia do zastosowania jednego wpisu dla obu kierunków, wykonać to należy przed wyruszeniem w drogę powrotną. Kolumnę 4 i 5 wypełnia dysponent lub — kolumnę 4 kierowca według określenia celu jazdy przez dysponenta.
5. Przy wyjazdach poza siedzibę jednostki można w kolumnie 4 (CELOWOŚĆ) wpisać numer delegacji dysponenta, w której przyznano jako środek transportu pojazd samochodowy. Nie dotyczy to wyjazdów do akcji ratowniczych.
6. W przypadku postoju pojazdu lub urządzenia (niesprawne, w naprawie itp.), jeżeli paliwo nie zostało zdjęte ze stanu pojazdu (urządzenia) — zdane do magazynu lub przekazane w depozyt magazynowy — należy na następne kolejne miesiące wydawać karty pracy a zdjęte rozliczyć.
7. Dla każdego pojazdu i urządzenia znajdującego się w jednostce użytkującej należy założyć oddzielną teczkę (odpowiednik), w której należy przechowywać wszystkie okresowe karty pracy pojazdu samochodowego (okresowe karty pracy urządzenia) w chronologicznym porządku przez okres określony w przepisach o archiwizacji dokumentów.
8. Przebieg silnika pojazdu, oznaczony na wzorze okresowej karty pracy pojazdu „Przebieg silnika” (pkt 17 karty) wylicza się w sposób następujący:
— poz. 1) — jest odpowiednikiem przebiegu pojazdu według drogomierza,
— poz. 2 i 3) — ilość paliwa zużytego na pracę urządzeń specjalnych oraz rozruchy silnika dzieli się przez 1/100 normy zużycia paliwa na 100 kilometrów. Np. samochód GCBA 6/32 JELCZ 315 zużył na pracę autopompy 15 litrów oleju napędowego (ON). Norma zużycia ON na 100 km samochodu wynosi 33,3 litra i w związku z tym przebieg silnika wynosi:

$$15 : (33{,}3 : 100) = 45 \text{ km}$$

lub

$$15 : 33{,}3 \times 100 = 45 \text{ km}$$

9. Bardziej szczegółowe zasady prowadzenia okresowej karty pracy pojazdu obrazują przykłady stanowiące załącznik do instrukcji a prowadzenie okresowej karty pracy urządzenia nie wymaga szczegółowych wyjaśnień.

Załącznik do instrukcji stosowania „OKRESOWEJ KARTY PRACY POJAZDU i OKRESOWEJ KARTY URZĄDZENIA"

PRZYKŁAD 1 – OKREŚLENIE OKRESU, POJAZDU, WSKAŹNIKÓW ZUŻYCIA PALIWA oraz WYKONANYCH ROZRUCHÓW SILNIKA

m. p.

231/05/93
(Nr karty)

O. MIESIĄC użytkowania (zasadniczy słownie) MAJ / 199... r.
(wpisuje się po wymianie)

1. Od dn.: 28.04. 19 93 r. do dn.: .... 19.. r.
2. Marka/typ: J E L C Z / 422 D
(Uwaga: ten rodzaj pojazdu tylko dla przykładu)
3. Rodzaj: SDA-37/16
4. Rodzaj paliwa: ON 4a. Znamionowa pojemność zbiornika(ów) paliwa: 250 l
5. Kanistrów na stałe (ilość x pojemność): 1 x 20
6. Pojemność zbiorników z paliwem ogółem: 270

OKRESOWA KARTA PRACY POJAZDU

Nr rej.: [ ] JEDNOSTKI: JRG Nr 1 w Warszawie

7. Norma eksploatacyjna zużycia paliwa: 33,3 l/100 km. 8. Norma zużycia paliwa na pracę (napęd) zainstalowanych urządzeń specjalnych, szczególne warunki pracy pojazdu lub silnika/nazwa urządzenia, określenie warunków pracy, na co ile – w litrach/min (godz.) lub %

1) DRABINA do 13/h
2) AUTOPOMPA do 21/h
3) UG „SIROKO" 232 do 2,0/h
4) 1 RS (rozruch silnika) do 0,8
5) praca siln. na postoju do 0,14/min
6) .... do ....

9. W bieżącym miesiącu należy wykonać obsługi:
   1) smarownicze: .... w dniu(ach) ....
   2) OT-1, OT-2, OT-3, OZ, OL: .... w dniu(ach) ....
   3) czynności: wymiana oleju w napędzie drabiny w dniu(ach) 11.05.93
10. Pojazd powierzono do zasadniczej obsługi: ....
11. Kartę wystawił: dn.: .... 199... r. .... (podpis)
12. Wykonane rozruchy SILNIKA (RS):
(„x" – KONTROLNE; „o" – uzup. sprężon. powietrza w układzie hamulcowym):

W DNIU/data	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
pierwszy RS				x		x	x	o												
drugi RS				o	x	o	x	o												
trzeci RS								x												

ciąg dalszy

W DNIU/data	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5
pierwszy RS																						
drugi RS																						
trzeci RS																						

UWAGI: Wykonanie obsługi technicznej, naprawy prostej, regulacje, zamontowanie części i akcesorii pobranych z garażowej apteczki technicznej, z zapasu pojazdu (kierowcy), ładowanie akumulatorów na pojeździe, AWARIE, KOLIZJE; doraźne pobranie paliwa w kanistrze i zdanie, zmianę trasy jazdy, oraz uwagi ORGANÓW KONTROLNYCH należy wpisać w pkt. 13 w rubr. dotyczących ewidencji pracy pojazdu.

PRZYKŁAD 2 – ZNACZENIE SKRÓTÓW ZASTOSOWANYCH W NAGŁÓWKU KOLUMN TABELI „EWIDENCJA PRACY”

13. EWIDENCJA PRACY:

DATA	TRASA JAZDY (skąd – dokąd)	NAZWISKO	CELOWOŚĆ	PODPIS:
dzień miesiąca	UWAGA – nie wpisanie uwag odnośnie stanu technicznego pojazdu JEST formalnie tożsame „ZDANIU” pojazdu bez usterek podczas zmiany służby	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozyt. SKR d) nr zezw. SKR	KORZYSTANIA z POJAZDU (cel jazdy; ilość przewożonych osób; przewożony ładunek)	a) dowódcy b) dysponenta c) of. dyż.
1	2	3	4	5
	Komentarz: Przyjmuje się, że pojazd jest sprawny przy zmianie służby, jeżeli nie ma wpisu wyszczególniającego usterkę(ki) dokonanego przez kierowcę zdającego służbę.	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozytora STANOWISKA KOORDYNACJI RATOWNICTWA d) numer zezwolenia STANOWISKA KOORDYNACJI RATOWNICTWA	NIE NALEŻY STOSOWAĆ określenie „SŁUŻBOWY”.	a) dowódcy b) dysponenta, c) oficera dyżurnego
		Uwaga: Nr zezwolenia jest równoważny podpisowi dyspozytora (kolumna 5), jeżeli wyjazd zaewidencjonowany jest w książce dyspozytora.		

Uwagi: znaczenie symboli dodatków: A – alarmowy, M – miejski, D – docierania, H – holowniczy, G – górski,

WYPEŁNIA prowadzący pojazd								NAZWISKO
Wyjazd		Przyjazd – Powrót		Parametry pracy:				prowadzącego pojazd (czytelnie)
				przebyto		przepracowano:		
Godzina, minuta	STAN licznika drogomierza	STAN licznika drogomierza	Godzina, minuta	Km (8–7)	w warunkach dla dodatków	napęd urządzeń	Urz. grzew.	
6	7	8	9	10	11	12	13	14
				kilometrów			Urządzenie grzewcze	

Z – zimowy, T – terenowy, Oz – odległościowy załadowczy

PRZYKŁAD 3 – PRAWIDŁOWE ZAPISY NA STRONIE EWIDENCJI PRAC POJAZDU – zapis trasy jazdy

13. EWIDENCJA PRACY:

DATA	TRASA JAZDY (skąd – dokąd)	NAZWISKO	CELOWOŚĆ	PODPIS:
dzień mie-siąca	UWAGA – nie wpisanie uwag odnośnie stanu technicznego pojazdu JEST formalnie tożsame „ZDANIU" pojazdu bez usterek podczas zmiany służby	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozyt. SKR d) nr zezw. SKR	KORZYSTANIA z POJAZDU (cel jazdy: ilość przewożonych osób; przewożony ładunek)	a) dowódcy b) dyspo-nenta c) of. dyż.
1	2	3	4	5
	przykład A:			
	JRG 1 – POLNA 1 lub			
	JRG 1 – KR PSP lub			
	Garaż – jak wyżej			
	przykład B:			
	KR PSP – JRG 1 lub	(sam. KR PSP w Warszawie)		
	KR PSP – Modlińska 1 lub	Uwaga: ul. Modlińska w Warszawie (również ul. Puławska) jest bardzo długa i w takich przypadkach docelowe miejsce jazdy wymaga bliższego określenia.		
	POLNA 1 – Modlińska JRG 1			
	przykład C:			
	Garaż – SGSP lub			
	Garaż – Słowackiego			
	przykład D:			
	Białystok – Warszawa			
	Domaniewska – SGSP			
	SGSP – CNBOP			
	CNBOP – Ratuszowa			
	Ratuszowa – KG PSP			
	Warszawa – Białystok			

Uwagi: znaczenie symboli dodatków: A – alarmowy, M – miejski, D – docierania, H – holowniczy, G – górski,

13. EWIDENCJA PRACY:

DATA	TRASA JAZDY (skąd – dokąd)	NAZWISKO	CELOWOŚĆ	PODPIS:
dzień miesiąca	UWAGA – nie wpisanie uwag odnośnie stanu technicznego pojazdu JEST formalnie tożsame „ZDANIU" pojazdu bez usterek podczas zmiany służby	a) dowódcy b) dysponenta c) dyspozyt. SKR d) nr zezw. SKR	KORZYSTANIA z POJAZDU (cel jazdy; ilość przewożonych osób; przewożony ładunek)	a) dowódcy b) dysponenta c) of. dyż.
1	2	3	4	5
	przykład E:			
	JRG 1 – Słoneczna – JRG 1	Brzydal Jan	pożar	
	Komentarz: jeden zapis dla obu kierunków jazdy jest dopuszczalny w przypadku wyjazdu do akcji ratowniczej, lub silnik nie pracował na postoju w innym celu niż napęd urządzeń zainstalowanych na pojeździe			
	przykład F:			
	JRG 1 – Słoneczna	Brzydal Jan	pożar	
			dowożenie wody	
	Słoneczna – JRG 1		powrót	
	przykład G:			
	JRG 1 – Słoneczna	Brzydal Jan	wypadek drogowy	
		Oświetlanie terenu akcji – praca silnika 30 minut (podpis)		
	Słoneczna – JRG 1		powrót	
	03-04. 05 WYKONANO OT-1 i OT-2; REGULACJA SILNIKA – 15 minut (podpis uprawnionej osoby); można wpisać kolo			
	przykład H:			
	JRG 1 – Ratuszowa	145/93	tankowanie	
			powrót	
	Komentarz: jazdy w celu tankowania pojazdu powinny być rozpisane dokładnie z naniesieniem stanu licznika			
	przykład I:			
	5.05. godz. 6.00 stwierdziłem brak światła STOP, uszkodzony automat (podpis kierowcy)			
	5.05. godz. 8.30 wymieniono automat, samochód sprawny (podpis kierowcy (mechanika))			
	przykład J:			
	JRG 1 – Senniki	Borysiewicz	pożar	
			pożar zboża na pniu, zagrożenie bezpośrednie	
	Senniki – JRG 1		powrót	
31	JRG 1 – Ratuszowa	154/93	tankowanie	
	Komentarz: po zatankowaniu na koniec miesiąca kierowca powinien wrócić wpisując powrót do okresowej			

WYPEŁNIA prowadzący pojazd								NAZWISKO prowadzącego pojazd (czytelnie)
Wyjazd		Przyjazd – Powrót		Parametry pracy:				
				przebyto		przepracowano		
Godzina, minuta	STAN licznika drogomierza	STAN licznika drogomierza	Godzina, minuta	Km (8–7)	w warunkach dla dodatków	napęd urządzeń	Urz. grzew.	
6	7	8	9	10	11	12	13	14
8.30	15 000	15 015	9.55	15	A-15, M-7	30 min	–	
jeżeli na terenie akcji pojazd nie wykonywał większego przebiegu np. autopompa, drabina.								
8.30	15 000	15 007	8.42	7	A-7			
	15 007	15 018	–	11	A-11, T-4			
11.00	15 018	15 026	11.15	8	A-8, M-8			
1.30	20 000	20 008	1.40	8	A-8	10 min		
d-cy)								
3.30	20 008	20 017	3.45	9	A-9, M-9			
rem np. czerwonym.								
14.30	20 017	20 019	14.35	2	M-2			
15.00	20 019	20 022	15.05	2	M-2			
a w miejscu pobierania paliwa (jeżeli stacja paliw jest zlokalizowana poza jednostką)								
14.10	20 022	20 032	14.25	10	A-10			
praca silnika na postoju 20 minut (podpis d-cy)								
16.30	20 032	20 041	16.55	9	A-9			
14.30	20 041	20 043	14.35	2	M-2			
karty pracy na miesiąc następny (powinien ją mieć wydaną)								

PRZYKŁAD 4 – NIEKTÓRE ZAPISY NA STRONIE EWIDENCJI POBRANYCH MPiS

14. POBRANO MATERIAŁÓW PĘDNYCH I SMARÓW

A	Poz. z ub. okr. przy stanie licz.: 9 696		250	5	Ol. sil. w zapasie na pojeź.		Nr asygnaty, pozycja; nr dow. wydania; nr rachunku	Nazwisko pobierającego (wpisać czytelnie)	Podpis magazyniera (osoby wydającej)
B L.p.	DATA dz. m-ca	Przy stanie licznika	POBRANO do zbiornika						
			poj. + kan.	UG	Naz. ol.; płynu	Ilość			
1) znaczenie określeń skrótowych w nagłówku tabeli:									
1	A–Pozostało z ubiegłego okresu przy stanie licznika				Oleju silnikowego w zapasie na pojeździe				
2									
3	B-DATA dzień miesiąca		pojazdu + (plus) kanistra(ów)	urządzenie grzewcze					
4									
5									
6									
2) sposób wpisania ilości pobranego paliwa:									
7									
8			32 + 20 – oznacza, iż pobrano 32 l do zbiornika i 20 l do kanistra Zapis taki obowiązuje przy tankowaniu na koniec miesiąca (wymiana karty pracy) oraz przy tankowaniu kontrolnym. W innych przypadkach można sumować (52).						
9									
10			UWAGA: olej w misce olejowej silnika nie jest „olejem silnikowym w zapasie na pojeździe". Olej w kanistrze (pojemniku) jest olejem w zapasie.						
11									
12									
13	15	9 751	80	–	BORYGO	1 L	9/1/05/93	Korycki	
14	W kolumnie „nazwisko pobierającego" nazwisko pobierającego wpisuje się czytelnie; Pobrane „kwituje" podpisem na asygnacie.								
15							„9/1/05/93" 9-dziewiąta pozycja L.p. na asygnacie 1-pierwszy arkusz asygnaty w miesiącu 05-asygnata z miesiąca maja 93-1993 r.		
16					oleju silnikowego				
17									
3) ustalenie ilości zużytego paliwa:									

C	Razem pobrano	132		D	oleju siln.			E	inne mat. eksploatac.	borygo 1 litr			
F	zdano–przekazano				pozost.	zb. poj.	kan.	Urządz. grzew.		zużyto	pojazd	UG	
G	OGÓŁEM (A+C–F)	382	5	H	na okres NAST.	250 R. 270	20	1) 5 2)		I	rzeczywiście (G–H)	132 (382–270)	1) 0 2)

18. WYNIK ROZLICZENIA ZUŻYCIA MPiS:

Zużycie paliwa jest:
RÓWNE (*), MNIEJSZE (*), WIĘKSZE(*) o..... litr.
od dopuszczalnego wg norm i dodatków.
Szczegółowe rozliczenie w załączeniu.
(*) – niepotrzebne skreślić

„zb. poj. | kan." (w zbiorniku pojazdu, kanistrze)

„inne mat. eksploatac." (inne materiały eksploatacyjne)

„UG" – urządzenie grzewcze

.... (podpis wpisującego

H „POZOST. na okres NAST."
(POZOSTAŁO na okres NASTĘPNY)

PRZYKŁAD 5 – ROZLICZENIE ZUŻYCIA PALIWA

Przykład A – Zużyta ilość paliwa mniejsza od dopuszczalnego zużycia na przebieg, pracę autopompy i drabiny oraz rozruchy silnika

ZAŁĄCZNIK DO KARTY nr: /9 r. PRACY POJAZDU

15. ROZLICZENIE ZUŻYCIA paliwa: 132 litrów 16. Przebieg silnika z poprzednich okresów: 10 000 km

	a) (km: 255 x 1,0 (k:w) = 255 /100) x 33,3 1/100 km = 85 l	17	1) – z „J”	
J	b) = (a+b+c)= 85	PRZE	255 km	
	c) =		2) – z (K + L)	

Uwaga: wiersz b) i c) wykorzystuje się w przypadku obowiązywania 2 lub 3 norm (miejska, drogowa wojewódzka, drogowa międzywojewódzka)

K	PRACA: Autopompy h; min: 1,0 x 21 1/h/min + PRACA: Drabiny h/min: 0,5 x 13 1/h/min = 28,5		BIEG	141 km (28,5+18,5):33,3)
L	KO	= 18,5 – (RS (ilość): 31 x 0,9 1/1RS, (rycz.) = (27,9) = 18,5		3) RAZEM (1) + 2))

a) 18,5 jest to wykazana dla ułatwienia reszta paliwa do rozliczenia,
b) ponieważ a) = 18,5 jest mniejsze od iloczynu ilości wykonanych RS (31) i normy 0,9/RS co daje 27,9 litra ROZLICZENIE NALEŻY ZAKOŃCZYĆ jak to wykazano w przykładzie.
c) faktycznych oszczędności nie ma, pozorne wynikają z braku możliwości dokładnego ustalenia ile zużyto faktycznie na pracę autopompy, drabiny i rozruchy silnika i w związku z tym wykazywanie takich oszczędności jest zbędne.

Ł	REKTA	= – (dod: : (km /100) x 1/100 km x 0 = ( ) =	silnika	396 km (255 + 141)
M		= – (dod: : (km /100) x 1/100 km x 0 = ( ) =		4) OGÓŁEM
N		= – (dod: : (km /100) x 1/100 km x 0 = ( ) =		od początku eks-
O		= = ( ) =		ploatacji (16) + 3))
P		(*) (*) PRZEPAŁ (14I - 15Q = „+”); OSZCZĘDNOŚĆ (14I - 15Q = „–”) = 0000 litrów Q Razem (J do O) = 132,0 l		10 396 km
R		PRACA UG 1) . . 0. . . h-min x . . . –. . . 1/h-min = . . . –. . . l; PRZEP.- OSZCZ.: . . . 0. . . l *) *)		
S		PRACA UG 2) . . –. . . h-min x . . . –. . . 1/h-min = . . . –. . . l; PRZEP.- OSZCZ.: . . . –. . . l *) *)		(data i podpis rozliczającego

Uwaga: 1) (k : w) – wskaźnik (współczynnik) korekty drogomierza,

2) *) – niepotrzebne skreślić,

Notatki rozliczającego na odwrocie:

Przykład B – Zużyta ilość paliwa jest większa od dopuszczalnego zużycia na przebieg, pracę autopompy i drabiny oraz rozruchy silnika – korekta dodatkami

ZAŁĄCZNIK DO KARTY nr: .... /9 . . . r. PRACY POJAZDU

15. ROZLICZENIE ZUŻYCIA paliwa: ..... 132 . . litrów

16. Przebieg silnika z poprzednich okresów: 10 000 km

	a) (km: 255 x 1,0 (k:w) = 255 /100) x 33,3 l/100 km = 85 l	17	1) – z „J"
J	b) = „l" (a+b+c)= 85	P R	255 km
	c) = „l"	Z E	2) – z (K + L)

Uwaga: wiersz b) i c) wykorzystuje się w przypadku obowiązywania 2 lub 3 norm (miejska, drogowa wojewódzka, drogowa międzywojewódzka)

K	PRACA: Autopompy h; min: 1,0 x 21 l/h/min + PRACA: Drabiny h/min: 0,5 x 13 l/h/min = 28,5		B I	141 km *(28,5+18,5):33,3)*
L	K O	= 18,5 – (RS (ilość): 10 x 0,9 l/1RS, (rycz.) = (9,0) = 9,0	E G	3) RAZEM (1) + 2))

Uwaga: 18,5; 9,5; 7,5; 1,5 – jest to wykazana dla ułatwienia RÓŻNICA do dalszego rozliczenia,

Ł	R	= 9,5 – (dod: A : (km 105 /100) x 33,3 l/100 km x 0,07 = (2,0) = 2,0	s i	396 km (255 + 141)
M	E K	= 7,5 – (dod: M : (km 120 /100) x 33,3 l/100 km x 0,15 = (6,0) = 6,0	l n	4) OGÓŁEM
N	T A	= 1,5 – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0, = ( ) =	i k	od początku eks-
O		= praca silnika na postoju – 15 min x 33,3 : 200 = (2,5) = 1,5	a	ploatacji (16) + 3))
P	(*) PRZEPAŁ (14I - 15Q = „+"); (*) OSZCZĘDNOŚĆ (14I - 15Q = „–") = 0000 litrów Q Razem (J do O) = 132,0 l			10 396 km
R	PRACA UG 1) ...0... h-min x ...–... l/h-min = ...–... l; *) PRZEP.- *) OSZCZ. ...0... l			
S	PRACA UG 2) ...–... h-min x ...–... l/h-min = ...–... l; *) PRZEP.- *) OSZCZ. ...–... l			.... (data i podpis rozliczającego

Uwaga: 1) (k : w) – wskaźnik (współczynnik) korekty drogomierza,

2) *) – niepotrzebne skreślić,

Notatki rozliczającego na odwrocie:

Przykład C – Rozliczenie przy zastosowaniu 3 norm eksploatacyjnych:
- wojewódzka – np. 6,0 l/100 km,
- międzywojewódzka – np. 8,0 l/100 km,
- miejska – np. 11,0 l/100 km.

Metoda bezpośrednia – wg norm:

ZAŁĄCZNIK DO KARTY nr: . . . . /9 . . . r. PRACY POJAZDU

15. ROZLICZENIE ZUŻYCIA paliwa: . . . . . 132 . . . . litrów 16. Przebieg silnika z poprzednich okresów: . . 10 000 km . . .

J		a) (km: 1455 x 1,0 (k:w) = 1455 /100) x 6,0 l/100 km = 87,3 l	17	1) – z „J"
		b) 450 x 1,0 = 450/100 x 8,0 = 36,0 l (a+b+c)= 141,8	P	2070 km . . . .
		c) 165 x 1,0 = 165/100 x 11,0 = 18,5 l	R	2) – z (K + L)
K		PRACA: . . . . . h; min: . . . . x . . . . l/h/min + PRACA: . . . . h/min: . . . . . x . . . . . l/h/min =	Z E	. . . .
L	KOREKTA	= – (RS (ilość): x l/1RS, rycz.) = ( ) =	B I	3) RAZEM
Ł		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	E G	(1) + 2)) . . . .
M		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	s	4) OGÓŁEM
N		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	i l	od początku eks-
O		= = ( ) =	n i	ploatacji (16) + 3))
		(*) (*)	k a	
P		PRZEPAŁ (14I - 15Q = „+"); OSZCZĘDNOŚĆ (14I - 15Q = „–") = . 9,8. litrów | Q | Razem (J do O) = 141,8 l		. . . . 12 070 km . . . .
S		PRACA UG 2) . . . – . . . h-min x . . – . . . l/h-min = . . . – . . . l; PREZP.- OSZCZ. . . . – . . . l		. . . . (data i podpis rozliczającego)

Uwaga: 1) (k : w) – wskaźnik (współczynnik) korekty drogomierza,
2) *) – niepotrzebne skreślić,

Przykład C – Rozliczenie przy zastosowaniu 3 norm eksploatacyjnych:
- wojewódzka – np. 6,0 l/100 km,
- międzywojewódzka – np. 8,0 l/100 km,
- miejska – np. 11,0 l/100 km.

Metoda pośrednia – wg różnicy wskaźników norm:
- wojewódzka – np. 6,0 l/100 km = 1,
- międzywojewódzka – np. 8,0 l/100 km = 1,33 i jest wyższa od normy wojewódzkiej o 0,33,
- miejska – np. 11,0 l/100 km = 1,83 i jest wyższa o 0,83 od normy wojewódzkiej.

ZAŁĄCZNIK DO KARTY nr: . . . . /9 . . . r. PRACY POJAZDU

15. ROZLICZENIE ZUŻYCIA paliwa: .132. . litrów . 16. Przebieg silnika z poprzednich okresów: 10 000 km . . . .

J		a) (km: 2070 x 1,0 (k:w) = 2070 /100) x 6,0 l/100 km = 124,2 l	17	1) – z „J"
		b) 450 x 1,0 = 450/100 x 6,0 l/100 x 0,33 = 8,9 l (a+b+c)= 141,3	P	2070 km . . . .
		c) 165 x 1,0 = 165/100 x 6,0 l/100 x 0,83 = 8,2 l	R	2) – z (K + L)
K		PRACA: . . . . . h; min: . . . . x . . . . l/h/min + PRACA: . . . . h/min: . . . . . x . . . . . l/h/min =	Z E	. . . . km
L	KOREKTA	= – (RS (ilość): x l/1RS, rycz.) = ( ) =	B I	3) RAZEM
Ł		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	E G	(1) + 2)) km
M		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	s	4) OGÓŁEM
N		= – (dod: : (km /100) x l/100 km x 0 = ( ) =	i l	od początku eks-
O		= = ( ) =	n i	ploatacji (16) + 3))
		(*) (*)	k a	
P		PRZEPAŁ (14I - 15Q = „+"); OSZCZĘDNOŚĆ (14I - 15Q = „–") = . 9,3. litrów | Q | Razem (J do O) = 141, l .		12 070 km . . . .
S		PRACA UG 2) . . . . – . . . h-min x . . . – . . . l/h-min = . . . – . . . l; PRZEP.- OSZCZ. . . . – . . . l		. . . . (data i podpis rozliczającego

Uwaga: 1) (k : w) – wskaźnik (współczynnik) korekty drogomierza,
2) *) – niepotrzebne skreślić,

Druk UWZGraf. Zam. 21813. Ark. druk 0,50 [illegible] 1954

Druk W.Z.Graf. Zam. 31343. Ark. druk. 6.50. Ark. wyd. 13.00.